nur 3,90 €

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 4
April 2011
60. Jahrgang

Deutschland 3,90 €
Österreich 4,50 €
Schweiz 7,80 sFr
B/Lux 4,60 €
NL 5,00 €
Frankreich/Italien/Spanien/Portugal (cont.) 5,25 €



B13411

Der Testreport:

- Brawas Rübezahl
- Fleischmanns VT 12.5 in N
- Tilligs 23.0 in TT
- Lemkes Hobbytrain-Zementzugset
- Mistrals X4200
- Brawas Güterwagen der Austauschbauart
- Nochs Laser-Cut-Pflanzen
- Uhlenbrocks Großbahn-Decoder
- Lemkes VW-T2-Flotte
- Revells NSU TT 1300 in I
- Buschs Leipziger Tropfen in 0

Die Uhren zurückgedreht
DR-Spektakel bei den HSB

Wiederbelebung?
Dauerpatient Jagsttalbahn

Reichsbahn-Regelspur vor 25 Jahren
Der schleichende Dampfabschied

Tolle Spur-I-Heimanlage
Rangierspaß in der Königsklasse



Zackenbahn-Legende

Der Rübezahl

Werkstatt:

- Modellbahn-ABC
- Finish für Eigenbau-98.11
- Lokschuppen Hasselfelde

DIGITAL-TECHNIK
VERSTEHEN UND ANWENDEN



EDELSPIELZEUG

TIEF IM WESTEN ...

Jetzt lieferbar: Digitale Modellbahn 2/2011

Schwerpunkt Spielwarenmesse: Neuheiten und Trends aus Nürnberg – Sound per Micro-SD-Karte, iPhone-App zur Lok-Steuerung von Märklin. Schauanlage – digital gesteuert, CAN-Melder an s88-Bus, Pendelzugsteuerung, Raffinierte Technik: die ESU-215, Tests, Forum und Glossar.

Sichern Sie sich Ihr Exemplar.
Best.-Nr. 651102 • € 8,–

Mit Praxis- und Erfahrungsberichten, Grundlagen, Tipps und Tricks, Marktübersichten, Themen aus Modellbahnelektronik, Software und Computeranwendungen für Modellbahner, mit Neuheiten-Vorstellungen, Tests und fundierten Bastel- und Selbstbauberichten spricht die Digitale Modellbahn Einsteiger ebenso an wie die digitalen „Profis“.

84 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerheftung, mit mehr als 180 Abbildungen, Zeichnungen und Tabellen

Noch lieferbar: Digitale Modellbahn 1/2011

Schwerpunkt Lokdecoder – Schnittstellen, Einbau, Fehlerquellen, elektronische Schwungmasse. Neuheiten und Tests, Joystick-Steuerung für Funktionsmodelle, Positionsfindung per Ultraschall. Und vieles mehr!
Best.-Nr. 651101 • € 8,–



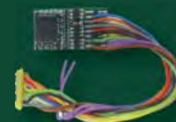


Nichts verpassen, sparen, Geschenk kassieren

Nutzen Sie die Abo-Vorteile: Sie verpassen keine Ausgabe, sparen über 12% gegenüber dem Einzelheft-Verkaufspreisen und bekommen jede neue Ausgabe von „Digitale Modellbahn“ druckfrisch frei Haus geliefert – 4 Ausgaben für nur € 28,- (Ausland € 34,-). Und als Dankeschön für Ihr Vertrauen gibt es eine dieser attraktiven Prämien gratis dazu:

Licht-Ausfahrsignal mit Vorsignal von Viessmann
Eines der Standard-DB-Lichtsignale der Bauart 1969 in H0 von Viessmann, 79 mm Höhe, mit 10 LEDs

Lokdecoder MX630R von Zimo
Multiprotokoll-Decoder für Gleichstrommotoren mit 8-poligem Schnittstellenstecker, NEM 652, 20 x 11 x 3,5 mm



Im Abo nur € 7,– pro Ausgabe. Lieferung frei Haus! Anruf genügt: 0211/690789985

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 oder per Fax 08141/53481100 oder E-Mail bestellung@vgbahn.de

Inhalt

TITELTHEMA

VORBILD

Drehscheibe

Abenteuer Eisenbahn

Geschichte und Geschichten

MODELL

Werkstatt

Probefahrt

Unter der Lupe

Test

Szene

AUSSERDEM



Schmalspurig durchs Jagsttal? 22

Zwischen Widdern und Jagsthausen könnte bald wieder ein Zug fahren.



14 Elektrisch durch Niederschlesien

Im Iser- und Riesengebirge war der ET 89 „Rübezahl" in seinem Element.



32 Auslaufender Dampfbetrieb

Tino Eisenkolb berichtet vom Abschied der letzten Regelspurdampfloks bei der DR.

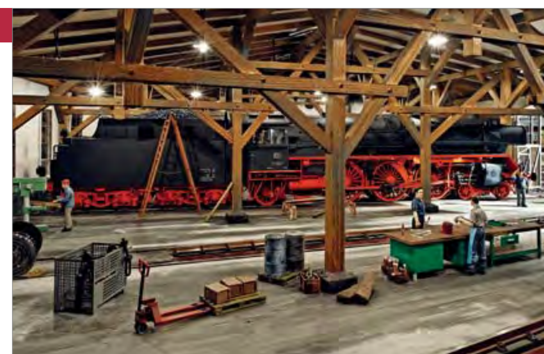


58 Heizhaus für Schmalspurloks

Jörg Chocholaty zeigt, worauf es beim Bau des „RailMo"-Lasercut-Lokschuppens ankommt.



Titel: ET 89 von Brawa.
Foto: Rainer Albrecht



Bw in 1:32 82

Eine Spur-I-Anlage mit besonderer Atmosphäre verspricht Rangierfreude.

DB AG

Der Talent 2 kommt doch noch



Foto: Schulz

EBA-Präsident Gerald Hörster, der Technikvorstand der DB AG, Volker Kefer, Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer (v. l.) und der Vorstandsvorsitzende von Bombardier André Navarri (ganz rechts) vor dem Corpus delicti.

☐ Das derzeit größte Triebfahrzeug-Sorgenkind der DB AG und des Bombardier-Konzerns könnte in nächster Zeit tatsächlich zum Fahren kommen. Verkehrsminister Peter Ramsauer fuhr persönlich ins Bombardier-Werk nach Hennigsdorf, um sich über den Stand der Dinge unterrichten zu lassen. Seit über einem Jahr produziert der Konzern Triebwagen um Triebwagen, die anschließend unter anderen im Bahnhof Wustermark auf Halde abgestellt werden, während die Bahn AG dringend auf die neuen Fahrzeuge wartet, die Bestandteil mehrerer Ausschreibungen waren, welche sie gewonnen hat. Die Talent 2 sollten bereits an der Mosel, zwischen Leipzig und Cottbus, beim Rhein-Sieg-Express oder im S-Bahn-Netz Nürnberg verkehren, wo die Fahrgäste derzeit mit Altmaterial und teils geliehenen Loks befördert werden. Laut Verkehrsministerium konnte Ramsauer bei einem Gespräch mit dem Vorstand von Bombardier, André Navarri, dem Bahnvorstand Volker Kefer und dem EBA-Chef Gerald Hörster eine Einigung erreichen: Die ersten 18 Züge sollen nun im Frühjahr auf die Schienen rollen. Vorläufig dürfen sie nur solo fahren. Durch ein so genanntes „Sektorenhandbuch Eisenbahn“ und Änderungen am Allgemeinen Eisenbahngesetz sollen künftig ähnliche Verzögerungen bei der Entwicklung, Herstellung und Zulassung neuer Schienenfahrzeuge verhindert werden. Bereits am 28. Januar 2011 fanden weitere Mess- und Erprobungsfahrten unter Regie des Herstellers Bombardier mit Talent-Triebzügen in einem der künftigen Einsatzgebiete statt. Zwischen Cottbus und Leipzig verkehrte eine Doppeleinheit, gebildet aus dem zweiteiligen 442 006/506 und dem vierteiligem 442 209/709.



Foto: Kunick

Der Talent 2 konnte bei seinen Messfahrten im Bahnhof Finsterwalde angetroffen werden, wo er einen kurzen Stopp einlegte.

SCHWEIZ

Erprobungsträger für Wankkompensation unterwegs

☐ Die SBB bestellten bei Bombardier 50 achtteilige Doppelstock-Triebzüge für den Fernverkehr (MEB 7/2010) für den Einsatz ab Dezember 2013. Es ist beabsichtigt, die Züge mit einer Wankkompensation zu versehen, die es erlauben soll, Kurven mit erhöhter Geschwindigkeit zu durchfahren und damit einen Fahrzeitgewinn von etwa zehn Prozent ohne Beeinträchtigung des Kundenkomforts zu erreichen. Das Prinzip besteht darin, das Wanken nach Bogenaußen durch ein geringfügiges Neigen des Wagenkastens nach Bogeninnen bis zur Senkrechten zu kompensieren. Bombardier hat nun zwei Prototypdrehgestelle „Flexxtronic WAKO“ entwickelt und gebaut. Diese sind nun unter einem IC-Doppelstockwagen eingebaut. Nach Tests in Minden, Deutschland, wurden in der Woche vom 7. bis 11. Februar 2011 auf der kurvenreichen Strecke zwischen (Winterthur) – Seuzach und Etwilen in der Schweiz Versuchsfahrten durchgeführt. Der Zug setzte sich zusammen aus der Re 4/4 II 11157, zwei Bpm-Wagen mit dem Doppelstockwagen im Sandwich.



Foto: Armin Schmutz

Versuchszug kurz vor Ossingen auf der Fahrt von Seuzach nach Etzwilen, 9. Februar 2011



Foto: Gross

A1-Tornado-Kessel wieder in Meiningen: Einige undichte Stehbolzen sowie Korrosion am 2007 im thüringischen Meiningen gebauten Kessel der britischen Schnellzugdampflok „Peppercorn A1 Tornado" bewogen den Verein „A1 Steam Locomotive Trust", den Kessel im Januar wieder aus Großbritannien nach Thüringen zu überführen. Bei den aufgetretenen Schäden handele es sich nicht um Baumängel, vielmehr seien sie den unregelmäßigen Einsätzen der Dampflok und dem damit verbundenen höheren Verschleiß geschuldet.

DB AG

ICE 2 sollen verkauft werden

☐ Die DB AG beabsichtigt, einen Teil ihrer in die Jahre gekommenen ICE 2-Flotte nicht mehr aufzuarbeiten, sondern die Züge ins Ausland zu verkaufen. Erste Interessenten für die Hochgeschwindigkeitsgarnituren haben sich bereits gemeldet. So will die kanadische Bahngesellschaft Ontario Northland mehrere ICE 2 kaufen und künftig als Northlander zwischen Cochrane und Toronto einsetzen. Davor ist jedoch noch die Elektrifizierung der Strecke nötig, die noch dieses Jahr in Angriff genommen werden soll. Am 1. April 2011 will eine kanadische Delegation in der Berliner Zentrale der DB AG am Potsdamer Platz einen so genannten „letter on intent" unterzeichnen. Bei der DB AG sollen zusätzliche Doppelstockzüge auf ICE-Niveau die wegfallenden Garnituren ersetzen. Laut DB AG lohne sich vor allem die aufwendige Aufrüstung der Klimaanlagen nicht mehr für alle Garnituren. In Kanada seien zumindest keine Probleme wegen zu hoher Temperaturen zu erwarten.



Für den Besuch aus Kanada wurde schon einmal eine Designstudie eines potentiellen ICE 2 im Northlander-Outfit angefertigt.

Frisch geölt ist halb gewonnen



Dr. Karlheinz Haucke

Dieser Tage schaut alles nach Nordafrika und Richtung arabische Halbinsel und das keineswegs nur wegen der vom 10. bis 13. April in Dubai stattfindenden Fachmesse der Union International de Transport Public (UITP) oder der ebenda gerade beendeten Spielwarenmesse. Dort waren – ausdrücklich so bezeichnet – auch Spielzeugeisenbahnen und Spielzeugautos präsent.

Was nicht nur mich gemahnen soll, dass es sich bei Modellbahn und Co. tatsächlich, schon von Gesetzes und technischer Bestimmungen wegen, um Spielzeug handelt. Weshalben unsereins dies auch ganz unverkrampft und mit einer angemessenen Portion Begeisterung in der Stimme dem potentiellen Nachwuchs so mitteilen sollte. Schließlich wollen wir ja wohl alle nicht, dass die Kids von heute unser faszinierendes Hobby als abstruse Freizeitbetätigung ausschließlich älterer Semester abtun oder?

Dazu gehört natürlich auch, dass die Beschäftigung mit der Modelleisenbahn wenigstens ansatzweise vom Taschengeld und nicht nur von Eltern, Großeltern oder wohlmeinenden Patentanten und -onkeln zu finanzieren ist. Da scheint mir denn doch beim Blick auf die aktuellen Verkaufspreise noch Nachholbedarf bei manchem Großserienproduzenten zu bestehen.

Nur wenn zumindest der Einstieg ins Hobby bezahlbar bleibt, ist nicht Sand im Steckenpferdgetriebe, sondern Öl. Das allerdings wird im Augenblick nicht wirklich preiswert gehandelt, ist aber nach wie vor auch wichtigste Basis für Kunststoffe, was wiederum selbst die Modellbahnbranche sorgenvoll nach siehe oben blicken lässt.

Bahnwelt Aktuell



Im Rahmen von „10 Jahre SBB Historic“ finden 2011 diverse Jubiläumsfahrten statt. Die erste führte mit der formschönen Dampflok B 3/4 1367 an der Spitze von fünf Wagen des „Schnellzugs 1930“ von Brugg nach Rotkreuz – Luzern – Entlebuch – Langnau – Burgdorf und zurück nach Brugg. Nach der Spitzkehre in Rotkreuz zog die sonst am Zugschluss mitlaufende Re 4/4 I 10001 die Garnitur bis Luzern. Am 19. Februar 2011 passiert der Dampflokveteran gerade Malters zwischen Luzern und Entlebuch.

NAHVERKEHR

EVB verteidigt Bestandsnetz

☐ Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) konnte ihren Bestandsverkehr zwischen Buxtehude und Bremerhaven verteidigen und bei einer Ausschreibung zudem den Verkehr von Bremerhaven nach Cuxhaven gewinnen, der noch von der Nordseebahn erbracht wird, einer Gemeinschaftstochter von DB AG und EVB. Der Verkehrsvertrag für die EVB läuft über zehn Jahre. Die LNVG teilte mit, dass die EVB das wirtschaftlichste Angebot gemacht habe. Die EVB-Triebwagen der Baureihe 628 werden von Lint-Triebwagen abgelöst; vorrangig setzt die EVB bereits heute Lint-Triebwagen ein. Zwischen Bremerhaven und Cuxhaven sollen die Züge mit dem neuen Fahrplan auch an Wochenenden stündlich statt zweistündlich fahren.

PRIVATBAHN

LTH-Transportlogistik insolvent

☐ Das zuletzt im Holz - und Containerverkehr tätige Unternehmen LTH-Transportlogistik mit Sitz in Dorsten, das auch teilweise Logistik sowie die Bereitstellung von Fachpersonal und Güterwagen übernahm, meldete im Januar Insolvenz an. Die LTH Transportlogistik arbeitete in der Vergangenheit eng mit der Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft Pressnitztalbahn mbH (Press) sowie der Osthannoverschen Eisenbahn AG (OHE) und dem Tochterunternehmen TCS Transport- und Cargo-Service zusammen. Obwohl einige Lokomotiven mit dem Firmenlogo der LTH-Transportlogistik unterwegs waren, verfügte das Unternehmen zuletzt über keine eigenen Maschinen. Diese mit LTH-Logo versehenen Loks gehörten meist zur Osthannoverschen Eisenbahn.

Zwischenhalt

■ **Für die Hamburger S-Bahn** wurde von DB Regio die Beschaffung von 120 neuen Fahrzeugen ausgeschrieben. Die Fahrzeuge sollen optional auch unter 15 kV/16,7 Hz-Oberleitung eingesetzt werden können. Der Kauf ist jedoch abhängig von der öffentlichen Förderung sowie von der Verlängerung des Verkehrsvertrages, der im Dezember 2017 ausläuft.

■ **Das gemeinsame Unternehmen der SBB** und der SNCF, TGV Lyria, erhält 19 neue TGV-Einheiten vom Typ POS für den Verkehr auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Rhin-Rhône.

■ **Die Niddertalbahn** wird weiterhin von DB Regio Hessen GmbH bedient. Dies ist das Ergebnis einer Ausschreibung seitens des Rhein-Main-Verkehrsverbundes. Die DB hatte sich mit Doppelstockwagen und neuen (!) Dieselloks beworben.

■ **Die DB Netz AG** hat die Sanierung des alten Schlüchtener Tunnels ausgeschrieben. Die Arbeiten sollen von 2011 bis 2014 durchgeführt werden.

■ **Die Stiftung Warentest** hat im Februar bekannt gegeben, dass nach ihren Auswertungen an guten Tagen im Dezember 2010 lediglich 56 Prozent der Fernverkehrszüge, an schlechten Tagen sogar nur 14 Prozent pünklich verkehrten.

■ **Noch 2011** soll mit dem Bau eines Empfangsgebäudes in Berlin-Gesundbrunnen begonnen werden. Dort enden viele ICE-Züge aus Süddeutschland.

■ **Die Mitteldeutsche Eisenbahn (MEG)** bekam drei weitere E-Loks von DB Schenker Rail: 155 184, 195 und 198 wurden bereits im Dezember an das Tochterunternehmen der DB AG verkauft.

■ **Die DB AG** hat ihre Rechte an der Wortmarke „S-Bahn“ verloren. Das Deutsche Patent- und Markenamt ist dem Antrag des Zweckverbandes Leipziger Nahverkehr (ZVNL) gefolgt und hat die Löschung der 1999 von der DB AG angemeldeten Wortmarke beschlossen.

■ **Die Reaktivierung der Bahnstrecke** (Ulm –) Senden – Weißenhorn wird sich noch um ein Jahr verzögern. Ursprünglich war geplant, den Verkehr bereits im Dezember 2011 aufzunehmen.

■ **Massive Probleme** bereitet Raureif auf der Oberleitung den knapp ein Jahr alten Triebwagen der Baureihe 440 im Mainfrankennetz.

■ **Mitte Februar** rollte ein Zug, bestehend aus fünf Castoren, vom ehemaligen Forschungszentrum bei Karlsruhe ins Zwischenlager Nord nahe Lubmin bei Greifswald.

■ **In Thüringen wird** das Dieselnetz Nord ausgeschrieben. Bestandteil der Ausschreibung ist eine neue Expresslinie von Erfurt nach Kassel. Der neue Verkehrsvertrag soll ab Dezember 2013 in Kraft treten.

■ **Die BEG** (Bayerische Eisenbahngesellschaft) hat zwei neue Ausschreibungen angekündigt. Es handelt sich um zwei dicke Fische im bayerischen Nahverkehr: Nürnberg – Treuchtlingen – Augsburg/München (Ringzug West) sowie das Dieselnetz Allgäu, von Augsburg/Ulm nach Kempten und Pfronten/Oberstdorf mit jeweils rund vier Millionen Zugkilometern pro Jahr.

NAHVERKEHR

NWB übernimmt Leistungen der Eurobahn

☐ Die Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH (LNVG) und der Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) gaben am 3. Februar 2011 den Gewinner der Ausschreibung der „Weser-/Lammetalbahn" bekannt. Die Leistungen, die bislang von der Eurobahn erbracht wurden, übernimmt zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 die Nordwestbahn (NWB). Dies betrifft den Verkehr von Bünde über Löhne und Hameln nach Hildesheim und weiter nach Bodenburg. Die NWB habe für den jährlich rund 1,35 Millionen Zugkilometer umfassenden Fahrplan das wirtschaftlichste Angebot gemacht, erläutert Hans-Joachim Menn, Geschäftsführer der federführenden LNVG, die Entscheidung zugunsten der Privatbahn, die zwei andere Wettbewerber ausstach. Die Nordwestbahn ist eine Tochter von Veolia, den Stadtwerken Osnabrück sowie der Verkehr und Wasser GmbH (VWG) Oldenburg. Die elf bisher dort eingesetzten Lint 41-Triebwagen sind im Eigentum der LNVG und werden dann statt von der Euro- von der Nordwestbahn genutzt.

MUSEUMSBAHN

99 781 wird verkauft und erhält HU

☐ Bei der Jahreshauptversammlung der IG Preßnitztalbahn am 20. November 2010 wurde einstimmig beschlossen, die Lok 99 781 zu verkaufen, da eine betriebsfähige Aufarbeitung der Lok langfristig aus finanziellen Gründen nicht möglich ist. Neuer Eigentümer der Maschine wird der Landkreis Rügen, wo die Lok schon im Sommer 2011 bei der „Rügensche Bäder Bahn"/RBB (Betreiber EBB Pressnitztalbahn mbH) zwischen Lauterbach Mole – Putbus – Göhren zum Einsatz kommen soll. Die letztmalig im Jahr 1992 bei der heutigen Lößnitzgrundbahn (SDG) im Einsatz gewesene Lok wird somit nach 19 Jahren Abstellzeit wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Die Lok befindet sich derzeit zur Hauptuntersuchung im DLW Meiningen.



Foto: Heilmann

Lok 99 781 steht mit einem Güterzug am 4. Oktober 2008 fotogerecht abgestellt im Bahnhof Schmalzgrube.



Foto: Schmidt

Am 2. Februar 2011 fuhr erstmalig E 18 047 nach Mukran, dabei brachte sie einige Dostos und Nahverkehrswagen mit, die dort abgestellt wurden. Am ehemaligen Haltepunkt Mukran-Mitte wurde die legendäre Altbau-E-Lok für einige Stunden abgestellt. In diesem Jahr wird sie noch einmal auf die Ostsee-Insel zurückkommen. Am 25. Juni 2011 zieht sie den jährlich fahrenden Störtebeker-Sonderzug nach Rügen.

THÜRINGEN

Mit dem Neigezug zum Rennsteig

☐ Was lange währt, wird endlich gut, sagt der Volksmund. Von den Testfahrten von DB AG-Neigezügen der Baureihe 612 auf der Steilstrecke zwischen Stützerbach und Bahnhof Rennsteig im Mai 2006 bis zum zweitägigen regulären Einsatz anlässlich des Schlittenhunderennens in Frauenwald sind, von einer Sonderfahrt im Jahre 2007 abgesehen, immerhin fast fünf Jahre ins Land gegangen. Am 29. Januar 2011 brachte die auf der Verbindung Gera – Erfurt – Rennsteig eingesetzte Garnitur 612 030/530 bei strahlendem Sonnenschein am Vormittag ihre Fahrgäste auf den Gebirgskamm. Die Zeit zwischen der Ankunft um 10.42 Uhr und der für 16.19 Uhr vorgesehenen Rückfahrt wurde für drei Zwischenfahrten nach und von Stützerbach genutzt, wo Anschluss von und zu den Zügen der Erfurter Bahn bestand. Am zweiten Fahrtag, 30. Januar, fuhr die Einheit 612 028/528. Nun darf man gespannt sein, ob diesen Einsätzen in Zukunft weitere folgen werden, zumal bei den ursprünglichen Testfahrten vor allem an einen touristischen Fernverkehr zum Rennsteig gedacht worden war.



Foto: Weise

Am 30. Januar fährt die zweiteilige Einheit 612 528/028 auf der letzten Zwischenfahrt zum Rennsteig gerade in die Steilstrecke ein.

Bahnwelt Aktuell



Fragezeichen

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



Foto: Haslebner

☐ Die Feistritztalbahn gehört hierzulande zu den weniger bekannten österreichischen Schmalspurbahnen, was aber nicht an ihrer Streckenlänge oder ihrem landschaftlichen Reiz oder gar an den eingesetzten Dampf- und Diesselloks liegen kann. Auf dem Streckenabschnitt Weiz – Oberfeistritz findet sogar noch Güterverkehr statt und dort kommt hauptsächlich die Diesellok VL22 der Steiermärkischen Landesbahnen (StLB) zum Einsatz, die im Jahr 1978 beschafft wurde. Nach diversen Umbauarbeiten wurde die Lok vorerst im Güterverkehr auf der Thörlerbahn (Kapfenberg - Seebach) genutzt. Bevor die Überstellung zur Feistritztalbahn erfolgte, wurde der Motor getauscht und eine Funkfernsteuerung für den Rangierdienst eingerichtet. Die VL22 ist seit Sommer 1996 in Weiz stationiert. Wir wollen von Ihnen wissen, in welchem Land die Lok ursprünglich produziert wurde?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. April 2011 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Riogrande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Februarheft lautete: „Engerer Lokomotiv-Normen-Ausschuss". Gewonnen haben: Kleemann, Walter, 24109 Kiel; Knappik, Reiner, 46569 Hünxe; Maier, Thomas, 76135 Karlsruhe; Weidner, R., 04347 Leipzig; Rostock, H.-Joachim, 01257 Dresden; Haslebner, Peter, 8740 Zeltweg (Österreich); Unterholzner, P., 86356 Neusäß; Elbel, J., 26954 Nordenham; Jänicke, Ralf, 18106 Rostock; Steinmeier, Horst, 32312 Lübbecke; Herzog, Norbert, 90451 Nürnberg; Draht, Jochen, 59192 Bergkamen; Bauer, Jürgen, 01279 Dresden; Janßen, Volker, 45478 Mülheim-Ruhr; Reichenbach, Heinz, 01127 Dresden; Sichert, Horst, 95163 Weißenstadt; Schaff, Clemens, 14612 Falkensee; Grimm, Jürgen, 45472 Mülheim an der Ruhr; Pätzold, Franz, 09599 Freiberg; Wilke, Ernst-Emil, 58125 Hagen

NAHVERKEHR

OHE übernimmt „Heide-Kreuz"

☐ Am 15. Februar 2011 erfolgte in Hannover die Bekanntgabe der Vergabe der europaweiten Ausschreibung für den künftigen Betreiber des „Heide-Kreuzes": Die Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE) setzten sich gegen fünf Bieter durch und lösen somit zum Fahrplanwechsel 2011 DB Regio als Betreiber ab. Bei den Verkehren handelt es sich um eine gemeinsame Ausschreibung der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen (LNVG), der Region Hannover und des Bremer Senats für Umwelt, Bau und Verkehr. Die Federführung der Ausschreibung lag bei der LNVG Hannover. In einer gemeinsamen Presseerklärung der Aufgabenträger heißt es, dass die OHE für die rund 2,6 Millionen Zugkilometer das wirtschaftlichste Angebot abgegeben habe. Bei den ausgeschriebenen Strecken handelt es sich um die KBS 116 von Uelzen über Soltau nach Bremen („Amerikalinie") und um die KBS 123 von Hannover über Bennemühlen und Soltau nach Buchholz („Heidebahn"). Beide Linien kreuzen sich in Soltau. Zum Einsatz kommen 27 fabrikneue Triebwagen der Baureihe 648 (Lint 41), welche die LNVG bei Alstom in Salzgitter bereits Ende 2009 für rund 73 Millionen Euro bestellt hat. Durch die Fahrzeugbeschaffung der LNVG war ein kurzfristiges Bieterverfahren mit der Veröffentlichung der europaweiten Ausschreibung im EU-Amtsblatt am 10. August 2010 bis zur Bekanntgabe der Vergabe am 15. Februar 2011 möglich. Die Fahrgäste auf dem Heide-Kreuz dürfen sich nicht nur auf neue Fahrzeuge, sondern auch auf eine Verkürzung der Reisezeit freuen. Von Soltau nach Hannover verkürzt sich die Fahrzeit um zehn Minuten, von Walsrode nach Hannover sogar um bis zu 15 Minuten, so verspricht es eine Pressemeldung der LNVG. Dieses ist nicht nur durch eine Optimierung der Fahrzeiten, sondern auch durch den Ausbau der Infrastruktur auf der Heidebahn auf eine Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h möglich. Während die nördlichen und südlichen Abschnitte der Heidebahn bereits zum Jahresende fertig ausgebaut sein sollen, kann mit einer Fertigstellung des mittleren Abschnitts zwischen Walsrode und Soltau erst gegen Ende 2015 gerechnet werden.



Foto: Behrla

Die von Northrail eingesetzte blaue 1142.635 hat am 19. Januar 2011 einen aus italienischen Shimms bestehenden Coilzug am Haken. Die ehemalige ÖBB-Maschine ist gerade auf der Gartenbahn bei Bottrop unterwegs und erreicht aus Gelsenkirchen kommend in Kürze Bottrop Süd.



Foto: Brüggemann

Am 22. November 2010 hatte die AKN das Betriebswerk Hamburg-Billbrook und die Loks auf den Verkauf vorbereitet: Links die V 2.024, rechts die V 2.023 und ganz hinten die V 2.017, die jetzt in Kaltenkirchen beheimatet ist.

PRIVATBAHN

AKN verkaufte Bahnbetriebswerk

☐ Die AKN Eisenbahn AG hat nach über 125 Jahren den Güterverkehr aufgegeben. Den Güterverkehr auf der AKN-Strecke von Hambug Tiefstack nach Glinde hat die DB AG übernommen, bei Bedarf fahren auch andere Privatbahnen. Das AKN-Bahnbetriebswerk Hamburg-Bilbrook verkaufte die AKN an Nothrail. Auch die AKN-Güterzugloks (V 2.009 und V 2.021 bis 024) wurden bis auf die V 2.017, eine MaK-G 1100 BB, ebenso an die Lok-Vermietgesellschaft Northrail GmbH verkauft. Northrail will sich einen zweiten Standort neben Kiel für seine Loks in Hamburg schaffen, wo sich auch der (Büro-)Firmensitz befindet. Die AKN hat nach eigenen Angaben den Güterverkehr aus wirtschaftlichen Gründen aufgegeben.



Foto: Wollny

Ein Sonderzug mit Rheingold-Wagen war am 31. Januar von Darmstadt nach Immenstadt ins Allgäu unterwegs. Ab Ulm war der Zug, der unter Fahrdraht von 103 184 bespannt wurde, zusätzlich mit einer Diesellok der Baureihe 232 unterwegs. Auf dem Bild hat die Garnitur Immenstadt erreicht.



Foto: Stephan

Auf der Überführungsfahrt von Cottbus nach Mühldorf haben zwei Class-77-Dieselloks (274 053 und 274 052), am 21. Februar 2011 nahe Plauen noch die 182 019 im Schlepp.

Bahnwelt Aktuell

Der Schwellenleger

Talentfrei

☐ Die Talent-Chose mit den neuen Fahrzeugen der Baureihe 442 ist ein ausgewachsener Skandal. Nur gut für die Beteiligten, dass sich außer der Eisenbahnpresse kaum Journalisten für offensichtlich fehlerhaft oder übereilt konstruierte Triebzüge interessieren. Da wurde mal wieder ein Fahrzeug beschafft, dass vor der Betriebsaufnahme nicht ausreichend getestet wurde, von dem es zum Zeitpunkt der Bestellung gar nur Computeranimationen gab. Aber wen interessiert's? Das haben wir ja schön öfters überstanden. Eine nebulöse Informationspolitik seitens des Herstellers und des Betreibers sorgt für weiteren Verdruss. Niemand sagt konkret, wo der Hase im Pfeffer liegt. Die Probleme müssen nach menschlichem Ermessen groß sein, sonst dürfte es nicht zu so einer unsäglichen Verspätung kommen. Nagelneue Triebzüge stehen teils weit über ein Jahr auf Rangierbahnhöfen und entwickeln Standschäden oder werden Vandalismus-Opfer. Und jetzt erklärt der zuständige Minister die Angelegenheit zur Chefsache und auf einmal geht es voran. Hat Ramsauer heilende Hände? Warum ist er dann nicht bereits vor einem Jahr in Hennigsdorf erschienen? Wer trägt nun eigentlich die Kosten? Die Nahverkehrsbesteller werden die Zuwendungen an die Betreiber wegen der fehlenden vertraglich zugesicherten Fahrzeuge kürzen. Sind die produzierten und abgestellten Fahrzeuge schon bezahlt? Gibt die DB AG diese Kosten an Bombardier weiter oder holt sie sich diese schleichend über die Fahrpreise beim Fahrgast zurück? Hier wäre mehr Transparenz nötig. Der einzige Ausweg aus dieser Misere ist mehr Konkurrenz. Konkurrenz auf Herstellerseite gäbe es ja, aber die haben alle ihre eigenen Problem(-fahrzeug-)-kinder. So traut sich niemand, den ersten Stein zu werfen. Bleibt noch die gesetzgeberische Regulierung. Warum kann man von Nahverkehrs-Bestellern nicht verlangen, dass in Ausschreibungen nur Fahrzeuge auftauchen dürfen, die ihre Einsatztauglichkeit bereits bewiesen haben?

DB AG

Verkehrsvertrag von 2009 unzulässig

☐ Der Bundesgerichtshof entschied am 8. Februar 2011 im Rechtsstreit zwischen der Bahngesellschaft Abellio Rail und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR), dass die direkte Vergabe von Dienstleistungen im Schienenpersonennahverkehr an einen Auftragnehmer unzulässig ist. In Deutschland müssen alle Nahverkehrsleistungen im Wettbewerb ausgeschrieben werden. Das günstigste Bahnunternehmen erhält vom so genannten Aufgabenträger, in diesem Fall dem Verkehrsverbund, den Auftrag, die Zugleistungen zu fahren. Mit dem nun gefällten Urteil wird der seit Ende 2009 vorhandene Verkehrsvertrag zwischen VRR und DB Regio NRW ungültig. 2004 hatte der VRR ohne Ausschreibung einen neuen Verkehrsvertrag mit der DB AG geschlossen, worin auch der Betrieb sämtlicher S-Bahn-Linien enthalten war. 2007 gab es Differenzen bezüglich der Vertragserfüllung zwischen dem Verkehrsverbund und der DB AG, worauf der VRR den Vertrag außerordentlich und fristlos kündigte. Die Bahn klagte gegen die Kündigung und bekam Ende 2008 vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen Recht. Der VRR legte zunächst Revision vor dem Oberverwaltungsgericht Münster ein, jedoch einigten sich die Parteien später auf einen außergerichtlichen Vergleich. Darin wurde unter anderem eine Vertragsverlängerung des S-Bahn-Betriebs um fünf Jahre beschlossen. Abellio Rail NRW als Wettbewerbsunternehmen der DB AG legte vor der Vergabekammer Münster einen Nachprüfungsantrag dagegen ein, dem die Kammer stattgab. Dagegen legte der VRR Klage vor dem Oberlandesgericht Düsseldorf ein. Nun entschied der Bundesgerichtshof letztinstanzlich zugunsten von Abellio Rail, so dass nun neu ausgeschrieben werden muss.

DB AG

103 113 nach Dessau überführt

☐ Am 14./15. Februar 2011 erfolgte die Überführung, der in Koblenz hinterstellten 103 113 der DB Nostalgiereisen (VM Nürnberg) zum DB AG-Werk Dessau, wo sie eine Eingangsuntersuchung erhält, auf deren Grundlage über die Durchführung einer Hauptuntersuchung entschieden wird. Zunächst wurde das Triebfahrzeug, von den aus Köln Bbf kommenden 103 235 und 103 184 in Koblenz abgeholt und gemeinsam mit dem Kölner Museums-Halbspeisewagen ARmh 61 80 85-92 225-9 in das Werk Frankfurt-Griesheim überführt, wo die 103 235 zur Fristuntersuchung verblieb. Am folgenden Tag überführte dann DB-Nostalgiereisen-103 184 die 103 113 und den ARmh von Frankfurt nach Dessau. Der Halbspeisewagen soll ebenfalls in Dessau instandgesetzt werden. Die Rückfahrt führte 103 184 an den darauffolgenden Tagen über Delitzsch nach Halle, wo aufgearbeitete TEE-Rheingoldwagen (Avmz, 3x Aimz) abgeholt und zum Kölner DB Nostalgiereisen-Standort zurückgebracht wurden.



Foto: Gerlach

Kurz vor Erreichen des Etappenziels Frankfurt-Griesheim durchfährt 103 235 am 14. Februar 2011 mit dem Halbspeisewagen sowie 103 113 und 103 184 im Schlepp den Bf Frankfurt-Höchst Farbwerke.

TOP und FLOP



TOP: Keine englischen Ansagen

Die DB AG hat ein Einsehen und will ihre englischähnlichen Zug-Durchsagen stark einschränken. Fahrgäste und Zugbegleiter werden's begrüßen. Mehrsprachige Durchsagen sollen nur mehr auf Strecken mit dem entsprechenden Bedarf stattfinden.



FLOP: Feuerbacher Industriebahn

Die Industriebahn in Stuttgart-Feuerbach ist überregional bekannt. Dreimal pro Woche verkehrt eine V 60 der DB Schenker Rail AG mitten über die dichtbefahrenen Straßen und kreuzt dabei sogar die Stadtbahnschienen der Stuttgarter Straßenbahnen AG. Damit soll nun Schluss sein: Im Zuge des sechsspurigen Ausbaus der Heilbronner Straße soll auch die Borsigstraße in Stuttgart-Feuerbach umgestaltet werden. Dafür soll die Industriebahn weichen. Seit mehr als 100 Jahren rollt diese durch Feuerbach. Hauptkunde ist die Flint Group, die mittels Kesselwagen Farben oder Lösungsmittel bekommt. Diese Gefahrguttransporte sollen künftig auf der Straße rollen. Damit auch die Flint Group auf den Bahntransport verzichtet, ist die Stadt bereit, der Firma 1,5 Millionen Euro zu zahlen, damit diese zusätzliche Lagerkapazitäten schaffen kann. Bislang dienen die Kesselwagen auch zur Lagerung der angelieferten Rohstoffe.



Foto: Fleischer

Mitten auf den dicht befahrenen Straßen von Stuttgart-Feuerbach verkehrt dreimal die Woche die Feuerbacher Industriebahn.

Zeitreise

Zauckerode

Eine der ganz alten sächsischen Schmalspurbahnen wurde am 1. Oktober 1886 in Betrieb genommen: Die knapp elf Kilometer lange Strecke von Potschappel nach Wilsdruff. Über ein Jahrzehnt später, im Februar 1899, ging



Von Freital-Potschappel kommend, erreicht der Personenzug nach Mohorn den Bahnhof Zauckerode. Auf drei Kilometern Länge gab es das Dreischienengleis.

1968

Foto: Luft

die Verlängerung nach Nossen in Betrieb. Seither führt die Strecke das Kürzel PNo-Linie. Diese Streckenkürzel sind eine sächsische Eigenheit und blieben im inoffiziellen Sprachgebrauch auch zu DRG- und DR-Zeiten erhalten. Der Bahnhof Zauckerode lag etwas abseits der Gemeinde, denn die Strecke hatte aus dem Tal der Weißeritz heraus doch einige Höhenmeter zu überwinden, um das Hochland um Kesselsdorf und Wilsdruff zu erreichen. Dabei nutzte die PNo-Linie einen Teil der normalspurigen Kohlebahn nach Niederhermsdorf mit. Interessant ist, dass das



Die Gleise sind schon seit Jahrzehnten verschwunden. Man muss etwas genauer hinsehen, um die alte Trasse auszumachen.

2009

Foto: Schumacher

Zugangebot über Jahrzehnte fast konstant blieb: Es gab zwischen zwei und vier Züge auf der Gesamtstrecke und weitere vier bis fünf nach Mohorn. Ab den 1930er-Jahren kamen noch einzelne Züge Potschappel – Wilsdruff dazu. Am 27. Mai 1972 wurde der Reiseverkehr auf der Gesamtstrecke eingestellt, schon im Februar desselben Jahres fuhr der letzte Güterzug. Die DR legte beim Abbau der Gleise ein ziemliches Tempo an den Tag, so dass heute die einstige PNo-Linie eher zu erahnen als zu erkennen ist.

MUSEUMSBAHN

53 Mh wieder unter Dampf

Die „Rügensche Bäder-Bahn“ (RüBB) konnte im Beisein der Abnahmeschlosser des Dampflokwerkes Meiningen am 8. Februar 2011 erfolgreich die Lastprobefahrt der Schmalspur-Dampflokomotive mit der Bezeichnung „53 Mh“ (99 4633-6) durchführen. Die Lokomotive 53 Mh wurde 1925 bei der Vulcan AG Stettin gebaut und erhielt nun in Meiningen eine Hauptuntersuchung (HU) an Kessel und Fahrwerk. „Alle Arbeiten wurden vom Dampflokwerk Meiningen in gewohnt guter Qualität durchgeführt. Wir sind mit dem Ergebnis der Aufarbeitung zufrieden.“, so Harald Gau, stellvertretender Eisenbahnbetriebsleiter der RüBB. Damit sind alle vom Landkreis Rügen an die RüBB übergebenen Dampf- und Diesellokomotiven wieder betriebsfähig.



Foto: Rickelt

Von Göhren nach Putbus hatte die 53 Mh den ebenfalls frisch untersuchten Sitzwagen 970-752 am Haken: Seine Farbgebung und Beschriftung wurden in den DR-Zustand zurückversetzt.



Foto: Gerlach

Hochwasser und die mehrwöchige Rheinsperrung wegen des Tankerunglücks an der Loreley brachten zusätzliche Güter auf die Schiene zwischen den belgischen und niederländischen Nordseehäfen und den am Rhein gelegenen Industriegebieten. Am 2. Februar 2011 war MRCE-ES64F4-996 (angemietet von ACTS Nederland B.V.) im Auftrag von Rent-A-Rail mit einem Hapag-Lloyd-Containerganzzug, bestehend aus Laagrs 80′-Wagen unterwegs nach Ludwigshafen und konnte am Einfahrsignal (ESig) von Groß Gerau beobachtet werden.

SACHSEN

Wiederaufbau kommt voran

☐ Bereits Ende Januar 2011 begannen die Bauarbeiten an der vom Hochwasser stark beschädigten Neißetalbahn von Görlitz nach Zittau. Insgesamt fünf Millionen Euro sind notwendig, um die größten Schäden in Hagenwerder und Hirschfelde zu beseitigen. Mehr als eine Million Euro davon sind für den Wiederaufbau eines Stellwerks und eines Bahnübergangs in Hirschfelde erforderlich, so Artur Stempel, Konzernbevollmächtigter der DB AG, bei einem Vorort-Termin am 14. Februar 2011. In den vergangenen Wochen wurde vor allem der Gleisbau im Raum Zittau vorangetrieben, um eine problemlose Baustellen-Logistik im Raum Hirschfelde zu ermöglichen. Auch im Bereich Hagenwerder haben die Arbeiten begonnen. Die Firma Balfour Beatty Rail GmbH hat in den letzten Wochen mit der vollständigen Erneuerung eines 400 Meter langen Bahndamms am Berzdorfer See begonnen, um anschließend den Gleiskörper neu verlegen zu können. Auch südlich des Bahnhofs Hagenwerder muss auf zwei Abschnitten auf einer Länge von jeweils 100 Metern der komplette Unterbau erneuert werden, bevor dort mit dem Gleisbau begonnen werden kann. Auf einem weiteren, 600 Meter langen Teilstück, ebenfalls südlich von Hagenwerder, muss das Schotterbett komplett erneuert werden. Das durchgehende Hauptgleis im Bahnhof Hirschfelde sowie ein daran anschließendes Streckengleis in Richtung Polen müssen auf einer Länge von 1,6 Kilometern erneuert werden. Ferner müssen die Stellwerkstechnik sowie zwei Bahnübergänge in Hirschfelde erneuert werden. Der Bahnhof Hirschfelde soll aufgelassen und in einen Haltepunkt umgewandelt werden.



Bedingt durch mehrere Schadfahrzeuge der Baureihe 628/642 übernahm die im TEE-Lack gestaltete 218 105 seit dem 31. Januar 2011 zusammen mit einer dreiteiligen Frankfurter Wendezug-Garnitur einen Ersatzumlauf im Maintal zwischen Aschaffenburg, Miltenberg und Wertheim. Das Foto zeigt RB 23378 am 31. Januar bei der Fahrt von Wertheim nach Miltenberg kurz vor der Ankunft in Dorfprozelten.

Foto: Keller



Foto: Gross

Von Schwaben nach Thüringen: Bei schönstem Winterwetter fand am Samstag, 29. Januar 2011, die erste Sonderfahrt der Sektion Historischer Dampfschnellzug e. V. der Ulmer Eisenbahnfreunde in diesem Jahr statt. Reiseziel war nach einer Besichtigung des Dampflokwerks in Meiningen der berühmte Wintersport-Ort Oberhof. Der am frühen Morgen in Tübingen gestartete Sonderzug wurde bis Schweinfurt mit einer E-Lok der Baureihe 139 von Lokomotion bespannt. Dort wurde es für die meisten Reisenden jedoch erst interessant, denn in Schweinfurt übernahm die 1940 gebaute Meininger Werklok 50 3501 den Zug und zeigte auf den Rampen des Thüringer Waldes, was noch alles in ihr steckt!

Das Riesengebirge ist Rübezahls Heimat – des legendären wie auch des elektrischen.

Schlesien war eine Vorreiterregion für den elektrischen Bahnbetrieb in Deutschland. Zu den Pionierfahrzeugen gehörte die spätere Baureihe ET 89.

Foto: RVM/Slg. Gerhard

Zwei ET 89 mit neuen vierachsigen Steuerwagen bei Oberschreiberhau. Auch Züge mit zwei Tw und bis zu acht zweiachsigen Zwischenwagen waren häufig.

RÜBEZAHLS REICH



Die Hauptstrecke der schlesischen Gebirgsbahn ist rot markiert. Der ET 89 kam überwiegend auf den Nebenstrecken (schwarz) zum Einsatz.

Hirschberg im Herzen des schlesischen E-Netzes



Fotos (2): Emersleben

Das Bw in Hirschberg ist längst geprägt von Lokomotiven der polnischen PKP mit ihren markanten großen Schweinwerfern.



Der Bahnhof von Jelenia Gora, dem früheren Hirschberg, stammt noch aus preußischen Zeiten.

Es ist wohl eine der schönsten Gegenden Mitteleuropas, hier am Fuß von Iser- und Riesengebirge in Niederschlesien. Während des Kalten Krieges wurde es unter touristischen Gesichtspunkten stiller um das Gebiet im Grenzgebiet Polens und der damals noch existierenden Tschechoslowakei. Bekannte Kurorte aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg hatten weniger Gäste und Zeichen des Zerfalls waren unübersehbar. Aber mittlerweile beginnt die Zeitenwende auch dieser Region neues Leben einzuhauchen. Polen und Tschechien sind längst Mitglieder der Europäischen Union und die Grenzen zumindest für EU-Bürger nur mehr Makulatur. Schon seit 1991 sind die deutschen, polnischen und tschechischen Gemeinden des Gebiets in der Euroregion Neiße organisiert. Es tut sich was und das nicht ohne Grund, denn hier findet der Flachländer Möglichkeiten zum Wandern und zum Betreiben von Wintersport. Es ist höchste Zeit, eine alte Landschaft mit deutschen Wurzeln wiederzuentdecken.

Bei dieser Wiederentdeckungsreise muss auch die Eisenbahn einbezogen sein, die hier in den ersten Jahrzehnten des 20. Jahrhunderts schon einmal eine bedeutende Vorreiterrolle spielte. Dort fuhr man bereits unter Fahrdraht, als in vielen anderen Regionen dampfbespannte Züge noch unersetzlich schienen. Von Görlitz über Hirschberg bis Breslau spannte sich der Fahrdraht mit einer Spannung von 15 kV und einer Frequenz von $16^2/_3$ Hertz. Die schlesische Gebirgsbahn war ein Labor für die Eisenbahningenieure der 1920er- und -30er-Jahre. Viele verschiedene neuentwickelte Triebfahrzeuge und moderne Technologien wurden hier ausprobiert, verbessert und in den Dienst gestellt.

Es waren die besonderen örtlichen Gegebenheiten, die die DRG veranlassten, auf den elektrischen Betrieb zu setzen. Pläne und erste Schritte dazu gab es in Preußen sogar schon vor dem Ersten Weltkrieg. Die überaus anspruchsvollen topographischen Verhältnisse mit beachtlichen Steigungen und engen Radien forderten gerade den Dampflokomotiven viel ab. Hinzu gesellte sich ein beachtliches Fracht- und Passagieraufkommen: Schwere Kohlezüge aus den niederschlesischen Revieren mussten abtransportiert werden. Daneben gab es er-



Foto: Altmann

Es hat sich gar nicht so viel verändert in Oberschreiberhau, das alte Empfangsgebäude steht noch, selbst das Vordach blieb erhalten.



Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

1920 fand sich von elektrischem Betrieb hier keine Spur. Oberschreiberhau wurde noch von dampfbespannten Zügen bedient.



Foto: Bellingrodt/Archiv VGB

Anfangs waren die ET 89 einfarbig lackiert, wie diese frühe Aufnahme in Hirschberg zeigt.

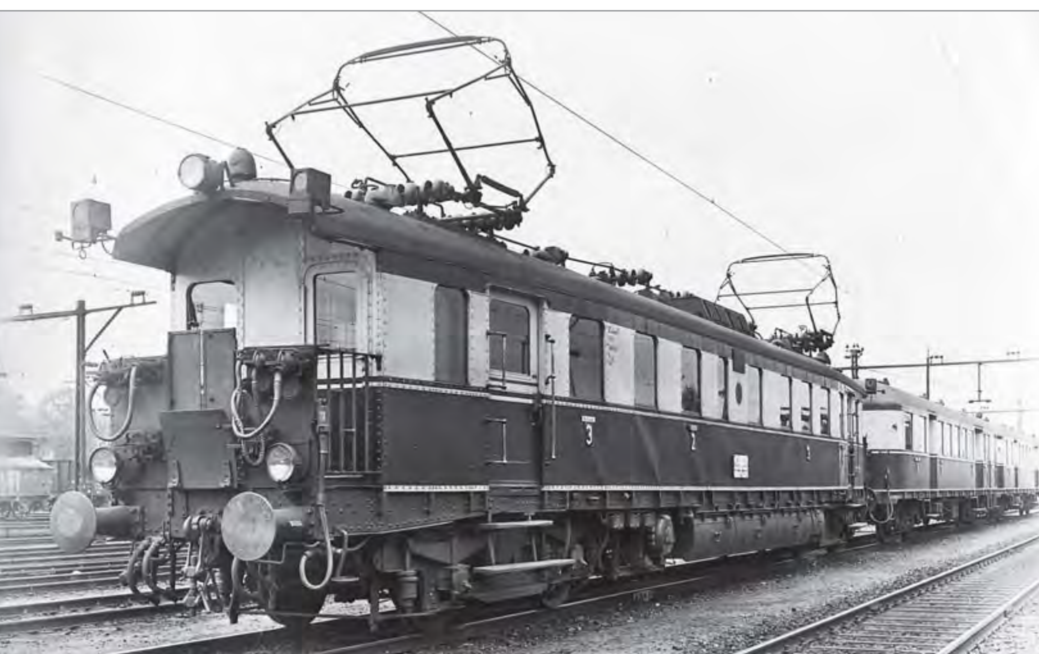


Foto: Bellingrodt/Archiv VGB

Später erhielten die Rübezahl-Triebwagen bei der DRG einen rot-cremefarbenen Anstrich, der sie von dem grünen Einerlei des DRG-Personenverkehrs abhob.

DRG setzt Schlesien unter Strom

heblichen Berufsverkehr und viele Urlauberzüge, die Wintersportler und Kurgäste etwa aus dem relativ nahe gelegenen Berlin ins Mittelgebirge brachten.

Keimzelle der Elektrifizierung Schlesiens war die Region um Waldenburg (Walbrzych), wo Steinkohle gefördert wurde. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs erfolgte die Ausdehnung nach Westen. Lauban (Luban) war ab 1922 elektrisch zu erreichen und 1923 hing der Fahrdraht bis Görlitz. Die Energieversorgung des schlesischen Netzes übernahm das bekannte Kohlekraftwerk Mittelsteine, das 1912 dafür gebaut und mit regional abgebauter Kohle befeuert wurde.

Es wurde jedoch nicht nur die Hauptstrecke von Görlitz über Hirschberg (Jelenia-Gora) bis Breslau elektrisch erschlossen, ebenfalls die bekannte Zackenbahn erhielt 1923 eine Fahrleitung. Auch wenn es angesichts der Streckenführung naheliegend wäre, die Verbindung von Hirschberg über Oberschreiberhau (Szklarska Poreba Górna) bis Polaun Zackenbahn zu nennen, so stammt der Name doch vom gleichnamigen Fluss, der die Bahntrasse ein Stück weit begleitet. Die Anfänge der Zackenbahn stammen aus dem Ende des 19. Jahrhunderts. Die Motivation, diesen Abzweig ab Hirschberg, das bereits 1866 Bahnanschluss erhalten hatte, zu bauen, lag zunächst in der wirtschaftlichen, aber auch in der touristischen Erschließung dieses reizvollen Landstrichs. Der Bau des ersten flachen und unkomplizierten Abschnitts ab Hirschberg bis Bad Warmbrunn (Cieplice Slaskie-Zdrój) und Petersdorf (Piechowice) ging vergleichsweise schnell von der Hand und die Eröffnung konnte 1891 gefeiert werden. Die Fertigstellung der Reststrecke bis Polaun ließ über zehn weitere Jahre auf sich warten. Erst Ende 1902 konnten die Züge von Hirschberg bis Grünthal in Böhmen durchgehend verkehren. Das lag an der enormen Herausforderung, die der Bau einer Gebirgsbahn darstellt. Von Petersdorf bis Oberschreiberhau beträgt die Entfernung auf der Luftlinie nur rund sechs Kilometer. Die Züge müssen auf dem kurzen Wegstück jedoch rund 320 Höhenmeter überwinden. Auf der Direttissima wäre dies ohne den Einsatz von Zahnradfahrzeugen nahezu undenkbar. Um Adhäsionsbetrieb zu ermöglichen, musste die



Foto: Altmann

Beinahe als wäre die Zeit stehen geblieben. Lediglich das Kopfsteinpflaster am Bahnhofsvorplatz des frisch gestriechenen Bahnhofs Ober-Schreiberhau musste einer geteerten Oberfläche weichen.

Strecke künstlich verlängert werden. So beträgt die Streckenlänge zwischen Petersdorf und Oberschreiberhau auf Schienen 15 Kilometer und immer noch findet man auf dem Abschnitt Steigungen von 25 Promille. Bauzeitverlängernd wirkte sich neben der Wegverlängerung die Geländestruktur aus, die das Sprengen von Felsen, das Bohren von Tunneln sowie zahlreiche Brücken und Dämme nötig machte. Dass all die Mühen beim Bau der Zackenbahn nicht vergeblich waren, bewiesen die acht Zugpaare, die bereits kurz nach Streckeneröffnung verkehrten und die später auf 13 tägliche Zugpaare aufgestockt wurden. In Grünthal bestand Anschluss über die Zahnradbahn nach Tannwald und weiter nach Reichenberg (Liberec).

Gerade diese außergewöhnlich anspruchsvolle Gebirgsbahn war somit prädestiniert für einen Anschluss an den elektrischen Zugbetrieb. Eingesetzt wurden anfangs vor allem sechsachsige E-Lok-Dinosaurier der Baureihe E90.5 (preuß. EG 551/52 – 569/70), die im Personenverkehr nur bedingt wirtschaftlich betrieben werden konnten. Die Strecke von Hirschberg nach Polaun war geprägt von saisonalen Schwankungen und von einer stark abnehmenden Fahrgast-Nachfrage ab Josephinenhütte (Szklarska Poreba Huta) bis Polaun. An Wochenenden und in der touristischen Saison waren die Züge voll, außerhalb der Stoßzeiten war der Fahrgastandrang überschaubar. Genauso wie die Zackenbahn prädestiniert für den elektrischen Betrieb war, schien sie geeignet für den Einsatz von leistungsfähigen Triebwagen. Das neue Konzept der DRG lautete für diese Strecke, Triebwagen mit Beiwagen von Hirschberg bis Josephinenhütte fahren zu lassen. Dort sollten die Beiwagen abgestellt werden und der Triebwagen alleine bis Polubny, wie Grünthal seit 1919 hieß, fahren.

Die Wumag (Waggon- und Maschinenbau AG) baute in Görlitz 1927 elf neue Triebwagen, die sich überaus bewährten und später legendären Ruf erwarben: Die elT 1011 bis 1021, die späteren ET 89 01 bis 11, den meisten Eisenbahnfreunden besser bekannt als Rübezahl, benannt nach der gleichnamigen Berggeist-Legende des Riesengebirges. Das Pflichtenheft der ET 89 verlangte eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h auf 10-Promille-Steigungen mit vier zweiachsigen Beiwagen und in den 25-Promille-Abschnitten sollten noch 40 km/h erreicht werden. Die Rübezahl-Tw waren für Vielfachsteuerung ausgerüstet, und so konnten Züge mit zwei Tw, je einer an einem Zugende, und acht Beiwagen dazwischen zusammengestellt werden. Auch noch längere Züge mit je einem Tw an den Zugspitzen, einem in der Mitte und je sechs Beiwagen zwischen den einzelnen ET 89 waren möglich. Ein Zugteil mit einem Trieb- und vier Beiwagen brachte es auf eine Länge von 70 Metern, zeigte 138 Tonnen auf der Waage an und bot immerhin 238 Fahrgästen einen Sitzplatz. Ab 1934 kamen noch vierachsige Steuerwagen hinzu, welche die Möglichkeiten für den Einsatz bedarfsge-


Foto: Altmann

Die DRG-Fahrleitungsmasten wurden nach dem Zweiten Weltkriegs der Natur preisgegeben.


Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Das Gebäude des Bahnhofs Oberschreiberhau stammt aus der vorletzten Jahrhundertwende. Im Hintergund ist noch der Gipfel des 1058 Meter hohen Hochsteins zu erkennen.


Foto: Bellingrodt/Archiv VGB

E 90 57 kurz vor Einfahrt in Oberschreiberhau. Einschnitte wie dieser erschwerten den Bahnbau.

Rübezahl im Land der Wolpertinger


Foto: Schumacher

Die Masten stehen noch. Vor dem Krieg fuhr man hier elektrisch: Eine TKt47 zieht einen Personenzug im Dezember 1980 bei Ober-Schmiedeberg auf der Strecke zwischen Hirschberg und Landeshut.


Foto: Altmann

Der ehemalige Lokschuppen in Polaun am Ende der Rübezahlstrecke.

rechter Züge zusätzlich verbesserten. Der Rübezahl war eine genietete Stahlkonstruktion und fiel vor allem wegen seiner beiden Bühnen an den Wagenenden sowie der aus Profilgründen abgeschrägten Dachenden auf. Im Zentrum des Wagenkastens waren in einer speziellen Hochspannungskammer der Transformator und der Ölhauptschalter untergebracht, während die übrige elektrische Ausrüstung, die von SSW (Siemens-Schuckert-Werke) stammte, größtenteils unter dem Wagenboden verschwand. Je eine Achse eines Drehgestells wurde von einem sechspoligen Motor in Tatzlagerkonfiguration angetrieben. Die Achsfolge lautet somit (1A) (A1) Wie damals üblich, wurde eine Niederspannungsschützensteuerung mit neun Fahrstufen eingebaut. Die Zugheizung war naheliegenderweise elektrisch, auch die zweiachsigen Beiwagen waren mit einer elektrischen Heizung ausgestattet worden. Auffällig waren die hohen Einstiege, die eine Folge des gewählten Motors und des damit verbundenen recht großen Treibraddurchmessers von 1,2 Metern waren. Die Fußbodenhöhe betrug immerhin beinahe 1,4 Meter über der Schienenoberkante. Dennoch waren die zuverlässigen Rübezahl-Triebwagen, die wegen ihrer ansehnlichen Dauerleistung von 360 kW auch als „getarnte Lokomotiven“ galten, bei Fahrgästen und Personal beliebt und trugen die Hauptlast des Verkehrs auf der Zackenbahn bis 1945.

Jedoch waren nicht alle elf ET 89 ständig für den Verkehr auf der Zackenbahn erforderlich und so kamen sie auch auf der Strecke von Hirschberg nach Landeshut und auf dem Abzweig nach Krummhübel und bis zum Eintreffen neuerer Triebzüge bis Breslau zum Einsatz.

Viele elektrische Triebfahrzeuge wurden im letzten Kriegsjahr aus Schlesien abgezogen und ins sicherere Landesinnere nach Süddeutschland verbracht. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs fanden sich so drei schlesische Rübezahl-Tw in München wieder, wo man aus ihnen einen funktionsfähigen zusammensetzte, den ET 89 04, der bis zu seinem Ausscheiden im Jahr 1959, als ihn ein Motorschaden traf, für Personalfahrten im Raum München eingesetzt wurde. Dieser Schaden bedeutete das Ende für den ET 89 04, der ausgemustert und später verschrottet wurde. Alle anderen Rübezahl-Triebwagen verblieben in Polen, wurden jedoch nicht mehr eingesetzt und im Lauf der Jahre verschrottet.

Für die Zackenbahn sah es nach Kriegsende schlecht aus. Reparationsforderungen der Sowjetunion führten zu einem Abhängen der Kupferfahrleitung. An den Masten hatte man östlich von Polen offensichtlich kein Interesse, diese blieben zu großen Teilen stehen und wurden der Witterung preisgegeben. Auch der Grenzverkehr zwischen den sozialistischen Bruderländern Polen und Tschechoslowakei wurde eingestellt. Die polnische PKP entfernte gar Gleise im Grenzgebiet und auf tschechoslowakischer Seite war am Iserviadukt Schluss.


Foto: Bellingrodt/Archiv VGB

ET 25 08 oberhalb von Petersdorf. Das Design dieser Bauart aus den 1930er-Jahren mutete wesentlich moderner als der Rübezahl an, auch wenn ihre Entwicklung nur wenige Jahre auseinaderlag.

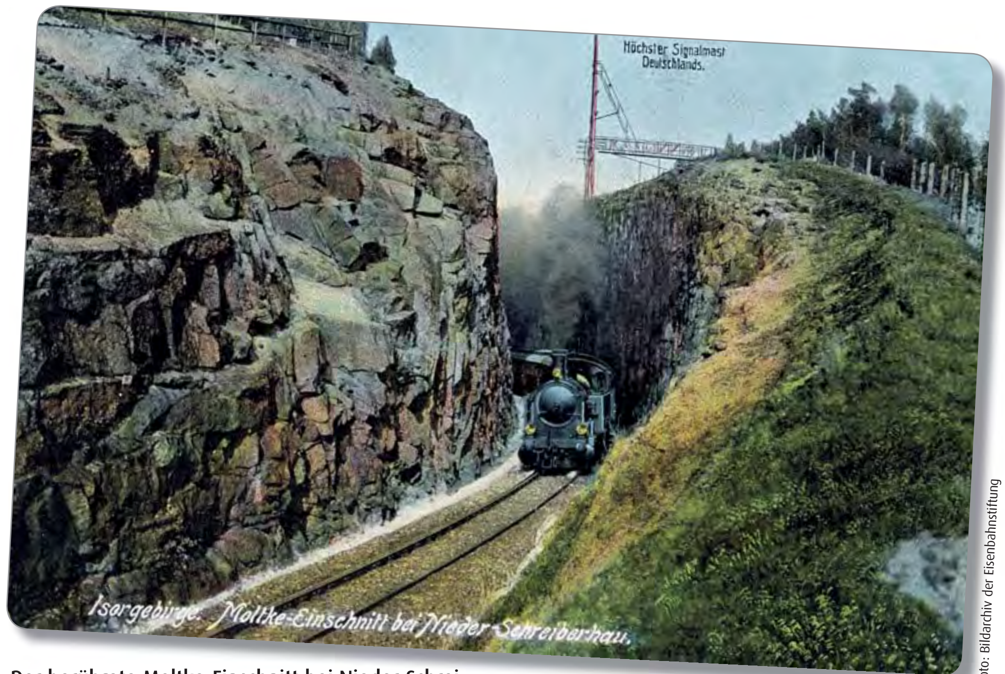


Foto: Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Der berühmte Moltke-Einschnitt bei Nieder-Schreiberhau ist ein Symbol für den aufwendigen Gleisbau im schlesischen Gebirgsnetz und auf der Zackenbahn im Besonderen. Sogar auf kolorierten Postkarten war er zu sehen.

Die PKP kehrte 1945 wieder zum ursprünglichsten Betrieb auf der Zackenbahn zurück. Dampflokomotiven zogen die wenigen Züge von Jelenia Gora bis nach Tkacze (Strickerhäuser). Ab 1950 endeten die Züge schon in Szklarska Poreba Huta (Josephinenhütte). Maschinen der Baureihen Ty2 (ehemalige DRG-52) und TKt48 mühten sich auf den steilen und langen Rampen.

Ein kleiner Gebietstausch zwischen den sozialistischen Nachbarn Polen und ČSSR im Jahre 1958 brachte den Bahnhof Tkacze auf das Hoheitsgebiet der Tschechoslowakei, die diesen für ihren weit über regionale Grenzen hinaus bekannten Wintersportort Harrachov (Harrachsdorf), nutzen wollte und der fortan auch den Namen der Wintersportgemeinde trug.

Auch die PKP erkannte, dass die DRG in Schlesien nicht ohne Grund auf elektrischen Zugbetrieb gesetzt hatte. Ende der 1960er-Jahre begann die Reelektrifizierung. Die Zackenbahn musste allerdings noch bis in die frühen 1980er-Jahre warten, bis die Fahrleitung zumindest wieder bis Schreiberhau hing. Verabschieden musste sich das schlesische E-Netz jedoch vom Wechselstrom. Heute fließt Gleichstrom mit einer Spannung von 3000 Volt durch die Leitungen.

Niederschlesien sollte bald auch für Touristen ohne Vertriebenenausweis interessant werden. Die Natur hat die nötigen Voraussetzungen längst geschaffen. Neben einer Werbeoffensive sind dafür gerade auch auf der Schiene weitere Investitionen nötig. Für Eisenbahnfreunde ist die Region in jedem Fall schon jetzt ein Muss. *S. Alkofer*

Seine letzten Jahre verbrachte der ET 89 04 in der bayerischen Landeshauptstadt. 1959 kam aber auch hier das Ende für das kuriose Fahrzeug.

Foto: Dr. Scheingraber/Bildarchiv der Eisenbahnstiftung

Fotos: Altmann

Das könnte ein Teil der Zukunft der Zackenbahn sein: Vom Zug direkt auf die Loipe wie hier in Jakuszyce am 30. Januar 2011. Das alte Oberleitungsjoch erinnert noch an den elektrischen Zugbetrieb auf der Strecke von 1923 bis 1945.

Eine landschaftlich reizvolle Strecke ist nach 65-jährigem Stillstand wieder durchgehend befahrbar: Eine Win-win-Situation für Region und Eisenbahn.

DIE ZACKENBAHN LEBT

Wer 2011 im Kursbuch der Tschechischen Eisenbahn (České dráhy/ČD) die Streckentabelle 036 aufschlägt, dem wird im ersten Moment vermutlich gar nichts auffallen. Die Streckenbezeichnug lautet nüchtern: Liberec – Tanvald – Szklarska Poreba Górna. Ein Fahrplanjahr zuvor stand noch an gleicher Stelle bei der KBS 036 lediglich: Liberec – Tanvald – Harrachov. In der Übersetzung der Bahnhöfe in die deutsche Sprache lautet das: Reichenberg – Tannwald – Oberschreiberhau beziehungsweise ein Jahr zuvor Harrachsdorf. Auf der polnischen Seite wurde im zurückliegenden Jahr die Fahrplantabelle 251 neu eingeführt und ihre Überschrift lautet 2011: Jelenia Gora – Szklarska Poreba Gorna – Harrachov (ČD) und das bedeutet: Hirschberg (Riesengeb.) Hbf – Oberschreiberhau – Harrachsdorf. Nur beiläufig verzeichnen die Kursbücher eine gravierende Veränderung im Schienenverkehr der Region. Hinter diesen amtlichen Floskeln verbirgt sich nichts anderes als die Revitalisierung und Wiederaufnahme des durchgehenden Personenverkehrs auf dem rund 15,8 Kilometer langen Scheitelabschnitt der in Deutschland unter dem Namen Zackenbahn bekannten Eisenbahnverbindung nach 65 Jahren Betriebspause. Unter den Kennern der Eisenbahngeschichte dieser Grenzregion war dies, wenn auch mit manchem Bauchschmerz, ein freudiges Ereignis, an das man schon kaum mehr geglaubt hatte.

Die im schlesischen Teil Preußens am Fuße des Riesengebirges gelegene Stadt Hirschberg erhält im Jahr 1866 den ersten



Ein moderner polnischer Triebzug überquert das Iserviadukt in der Nähe von Korenov.

IDEAL IM WINTER: VOM ZUG DIREKT AUF DIE LOIPE


Am 8. Mai 2009 war an Zugverkehr in Jakuszyce noch nicht zu denken. Die alten Gleise lagen noch weitgehend unter Geröll verborgen.


Am 28. August 2010 war es endlich soweit: Auf der Zackenbahn fuhren wieder durchgehende Züge.

Eisenbahnanschluss über die Schlesische Gebirgsbahn aus Richtung Görlitz. Auf der anderen Seite des Gebirgszuges, im zur Doppelmonarchie Österreich-Ungarn gehörigen Böhmen erreicht der stählerne Schienenstrang den im Isergebirge liegenden Bahnhof Tannwald-Schumburg im Jahr 1875 aus Richtung Eisenbrod. Der verbindende Schienenstrang über das Gebirge zwischen Tannwald in Böhmen und Hirschberg in Schlesien konnte nach langen und komplizierten Bauarbeiten am 1. Oktober 1902 mit dem letzten Lückenschluss zwischen Oberschreiberhau und Grünthal in Böhmen in Betrieb genommen werden. Der Bahnhof Grünthal fungierte als Grenzbahnhof und konnte schon einige Monate früher, am 30. Juni 1902, durch die Fertigstellung der Zahnradbahn von Tannwald aus per Bahn erreicht werden. Aus der Bahnhofsbezeichnung Grünthal wurde später Polaun, dann tschechisch Polubny und heute Korenov. Dieser Bahnhof bildete bahn- und betriebstechnisch die Grenze zwischen der preußischen Zackenbahn und der böhmischen Zahnradbahn mit Steigungen bis zu 53 Promille. In der Zeit nach dem Ersten Weltkrieg brachte die Gründung der Tschechoslowakei im Jahr 1918 manche Veränderungen. In den späten 1930er-Jahren wurde die Region zunächst von Deutschland besetzt, bevor der Zweite Weltkrieg folgte, nach dessen Ende die grenzüberschreitende Bahnstrecke 65 Jahre lang ruhte.

Nach den Umbrüchen in den Jahren nach 1990 versuchten Eisenbahnfreunde aus den benachbarten Ländern mehrfach, mit diversen Sonderzügen über den in 886 Metern Höhe gelegenen und mittlerweile verwaisten Scheitelbahnhof Jakuszyce früher Jakobsthal (Riesengebirge) für die Revitalisierung der Strecke zu werben.

Jedoch erst im Jahr 2008 sollte nach Verhandlungen zwischen polnischen und tschechischen Fachleuten sowie Politikern wieder Bewegung in die Sache kommen. Der feierliche erste Spatenstich zur Wiederbelebung der Strecke fand an einem denkwürdigen Tag, am 8. Mai 2009, also 64 Jahre nach Kriegsende, am Bahnhof Jakuszyce statt.

Die Bauarbeiten dauerten länger als ursprünglich geplant und, bedingt durch weitere Probleme, wie zum Beispiel das Fehlen einer bahnamtlichen Telefonverbindung auf der grenzüberschreitenden Strecke, fuhr der Eröffnungszug für die geladenen Gäste am 2. Juli 2009 nur einmal auf dem wiederhergestellten Streckenabschnitt zwischen Szklarska Poreba Górna und Harrachov sowie weiter bis Korenov und zurück. Einen Tag nach der offiziellen Inbetriebnahme kam der vorübergehende Rückschritt mit fahrplanmäßigem Schienenersatzverkehr zwischen Jakuszyce und Harrachov. Erst seit dem 28. August 2010 durften die eingesetzten polnischen Triebwagen der Baureihe SA 134 die Gesamtstrecke durchgängig befahren, und damit ist seit diesem Tag der Lückenschluss wirklich vollbracht. Ein Lückenschluss, welcher der Region vor allem in touristischer Hinsicht helfen könnte. Mit dem grenzüberschreitenden „Euro-Neisse-Ticket“ ist obendrein eine Fahrt von Zittau über Liberec nach Jelenia Gora problemlos möglich geworden. *M. Altmann*


Unmittelbar an der tschechisch-polnischen Grenze wird 2009 das Neubaugleis geschottert.


Der offizielle Spatenstich fand in Jakuszyce am 8. Mai 2009 statt.

Viele Chancen zur Rettung der Jagsttalbahn wurden bisher vertan. Die jetzt sichergestellte Finanzierung durch zwei Gemeinden könnte einen Teil der Strecke zum Leben erwecken.

Letzte Chance

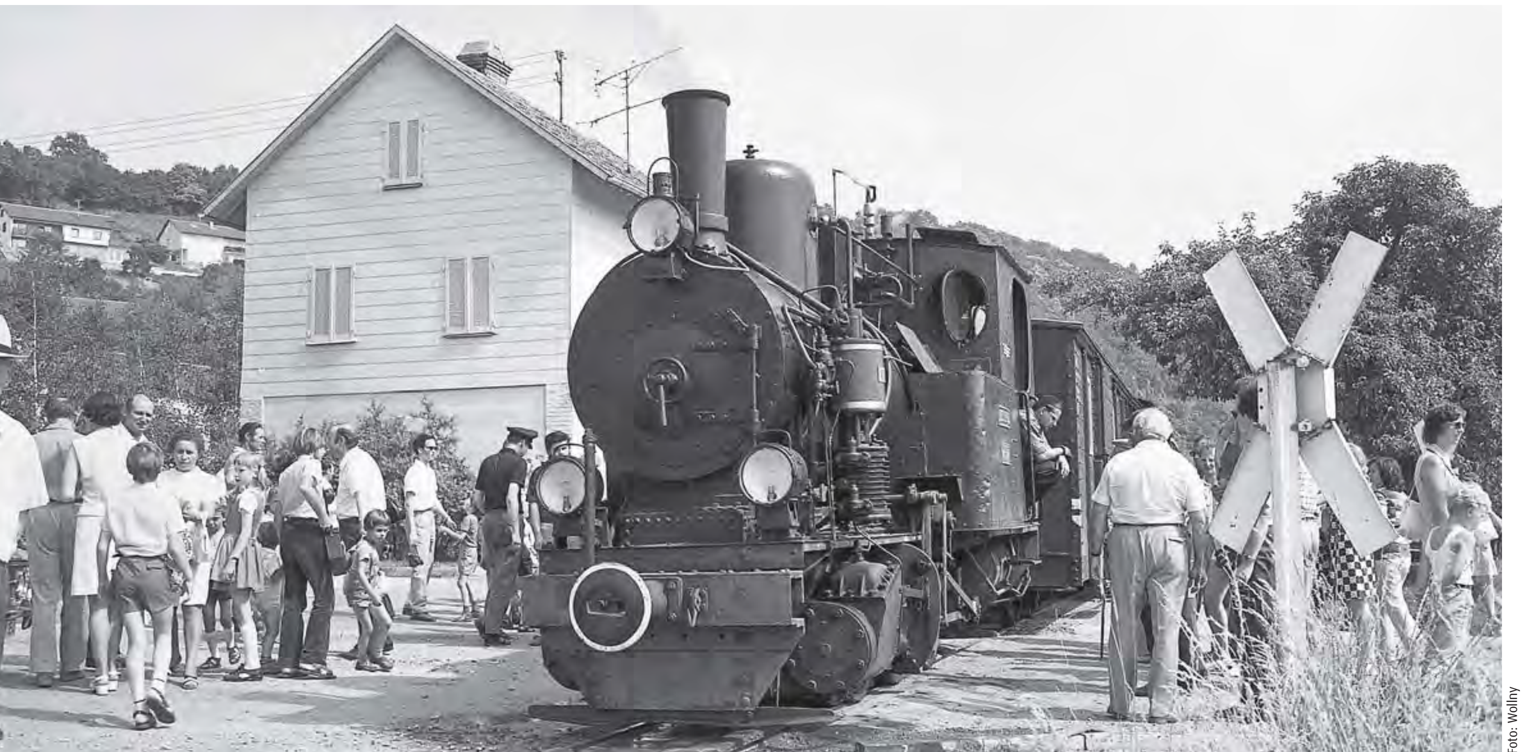


Foto: Wollny

Touristenattraktion Jagsttalbahn! Schon im Juli 1972 strömten die Besucher ins Jagsttal, wenn die kleine Bahn in Betrieb war.

Einst gehörte die Jagsttalbahn zu den bekanntesten und interessantesten Museumsbahnen in Baden-Württemberg. Doch das ist lange her. 1988 wurde die Strecke aufgrund technischer Mängel gesperrt, seitdem ruht der Bahnverkehr. Viele Jahre vergingen, bis sich die Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft (SWEG) als Eigentümerin der Strecke, die Kommunen und die beteiligten Vereine einigen konnten, was mit der Strecke passieren sollte. Seit Mitte Januar 2011 ist die Wiederinbetriebnahme des Streckenabschnitts zwischen Widdern und Jagsthausen wieder ein Stück näher gerückt.

Ursprünglich führte die Schmalspurbahn von Möckmühl, an der Hauptbahn Stuttgart – Würzburg gelegen, immer entlang der Jagst nach Dörzbach. 1898 konnte ein Staatsvertrag zwischen dem Königreich Württemberg und dem Großherzogtum Baden über den Bau der Strecke abgeschlossen werden. Ab Ende 1900 gab es die ersten planmäßigen Güterzüge, während der Personenverkehr erst 1901 aufgenom-



Vielleicht bald wieder möglich: Eine Fahrt mit dem Triebwagen VT 303 durchs Jagsttal!



Fotos: Fleischer

Während das Emfangsgebäude Dörzbach einen gepflegten Eindruck macht, befinden sich die Fahrzeuge in einem erbärmlichen Zustand..



Foto: Fleischer

Lagerstätte Endbahnhof Dörzbach. Dort steht ein Teil der Fahrzeuge und wartet auf die Aufarbeitung.

men wurde. Der unbedeutende Personenverkehr wurde schon Ende 1951 auf der Gesamtstrecke eingestellt.

Als die Bahngesellschaft die Stilllegung ihrer süddeutschen Klein- und Nebenbahnen anstrebte, wurde die Bahn 1963 von der Südwestdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft mbH (SWEG) übernommen. 1967 konnte der Personenverkehr in kleinem Rahmen für Schüler reaktiviert werden. Seit 1971 befuhren Museumszüge der Deutschen Gesellschaft für Eisenbahngeschichte (DGEG) die Strecke. Leider wurde 1979 der Schülerverkehr wieder auf die Straße verlagert, während der Güter- und Museumsverkehr weiterhin florierte. Transportiert wurden hauptsächlich Zuckerrüben und Kunstdünger für die Lagerhäuser in Marlach, Krautheim und Dörzbach. Der Transport von Zuckerrüben wurde jedoch Ende 1986 auch eingestellt. Damit hatte die Jagsttalbahn ihr Haupttransportgut im Güterverkehr verloren. Schon in den Jahren zuvor wurden keine Investitionen mehr in den Erhalt der Strecke getätigt.

1988 musste der Gesamtbetrieb wegen Oberbaumängeln eingestellt werden. Zu einer förmlichen Stilllegung der Gesamtstrecke kam es allerdings nie. 1997 wurde der Abschnitt Widdern – Möckmühl zudem entwidmet und zurückgebaut. Die Gemeinden Dörzbach und Krautheim gründeten im Jahr 2001 die Jagsttalbahn AG, die in den folgenden Jahren Grundstücke und historische Fahrzeuge übernahm, um auf eine Wiederinbetriebnahme der Strecke hinzuarbeiten. 2006 beschloss die Stadt Krautheim jedoch, die Jagsttalbahn nicht weiter zu unterstützen. Damit waren die Reaktivierungsbemühungen vorläufig gescheitert. Im März 2009 gab es einen erneuten Hoffnungsschimmer: Der Stadtrat von Widdern und der Gemeinderat von Jagsthausen entschieden sich für die Wiederinbetriebnahme der Jagsttalbahn und eine finanzielle Beteiligung bei der Wiederherstellung der Bahninfrastruktur. Die in allen zuständigen Gremien auf Kreis-, Landes- und EU-Ebene auf Herz und Nieren geprüfte Planung des Arbeitskreises zur Reaktivierung der Jagsttalbahn lässt keinen ernsthaften Zweifel am wirtschaftlichen Erfolg des Projekts, weshalb es auch mit Fördermitteln unterstützt wird. Leider waren die Zuschusstöpfe aufgrund der vielen Anträge stark überzeichnet, so dass eine Nachfinanzierung erforderlich wurde. Am 7. Dezember 2010 beschloss der Gemeinderat von Widdern, die Summe von 127 000 Euro zusätzlich zu den bereits bewilligten 300 000 Euro zur Verfügung zu stellen.

Die Gelder der beteiligten Kommunen sind für die Sanierung der Gleisanlagen und den Bau eines Lokschuppens in Widdern geplant. Unter Regie der Jagsttalbahnfreunde e.V. werden die Fahrzeuge instandgesetzt. In einer ersten Stufe der Wiederinbetriebnahme ist ab 2013 geplant, an 27 Sonn- und Feiertagen einen Dieselbetrieb mit fünf Zugpaaren einzurichten. Es werden rund 15 000 Fahrgäste im Jagsttal erwartet. In einer zweiten Stufe sind an 22 Samstagen Diesel- und an 27 Sonn- und Feiertagen Dampfbetrieb geplant. Das Projekt wird das Jagsttal touristisch ein ganzes Stück voranbringen und verspricht, ein nachhaltiger Publikumsmagnet zu werden. Zigtausende Fans freuen sich schon heute auf die Wiederbelebung der Jagsttalbahn. *K. Fleischer*



Die Stadt Möckmühl hat auf der Trasse einen Radweg angelegt, während der Rest der Strecke noch vorhanden ist. Zwischen Widdern und Jagsthausen sollen wieder Züge fahren.



Foto: Haug

Der Zuckerrübenverkehr erhielt die Jagsttalbahn lange am Leben. In Möckmühl werden mit der Schmalspurlok Waggons von der Rollbockgrube gezogen.

Widdern 21

Es ist schon bemerkenswert: In Stuttgart sollen in den nächsten Jahren über sechs Milliarden Euro in einen neuen Bahnhof vergraben werden, der keine nennenswerten Vorteile zur heutigen Infrastruktur bringen wird. Widdern dagegen steht heute vor der einmaligen Chance, die einst überregional bekannte Touristenattraktion Jagsttalbahn mit vergleichsweise wenig Geld wiederbeleben zu können. Im Gegensatz zur Landeshauptstadt werden in Widdern aber am 10. Juli die Bürger in einem Bürgerentscheid über die Jagsttalbahn entscheiden dürfen, wie der Gemeinderat von Widdern Ende Februar beschloss. Damit wurde die Abstimmung über das Projekt und die bevorstehende Bürgermeisterwahl entkoppelt. Die Zu(g)kunft des Tourismus im Jagsttal ist damit wieder einmal offen. *kf*


Die ehemalige 142 110 fuhr einige Jahre bei der GFM/tpf als Ae 417 191 in der Schweiz. Nach ihrer Aufarbeitung soll sie für den Erfurter Bahnservice Züge bespannen.


Noch immer erfolgt die Endmontage von Siemens-Loks (li.). 232 103 gehört dem EVU Raildox.

Das Arriva-Werk in Neustrelitz ist gut ausgelastet und das soll auch unter den neuen Eigentümern, Trenitalia und Cube Infrastructures, so bleiben.

ARRIVA derci DB

Die Plätze in der Halle bei Arriva-Werke Nord sind gut belegt. Das ehemalige Bw Neustrelitz der DR, ein Bw, das schon zu DDR-Zeiten mehr machte als üblich, hat aufregende Zeiten erlebt. Das vergleichsweise junge Werk wurde erst 1973 gebaut und kam nach der Wiedervereinigung unter die Fittiche der DB AG. Als die Bahn um die Jahrtausendwende ihre Werkstattkapazitäten abbaute, war auch der Standort Neustrelitz akut gefährdet. Die Übernahme durch die Prignitzer Eisenbahn im Jahr 2003 rettete die verbliebenen Mitarbeiter vor der Entlassung. Es begann ein kontinuierlicher Aufschwung nun als Ostmecklenburgische Bahnwerke (OMB) unter der Leitung des innovativen Werkleiters Dr. Wolfgang Bacher. Vor allem private Anbieter schätzen die Werkstätten, die stets für alle Kunden gleichberechtigt offenstehen. Zum Alltagsgeschäft gesellten sich Leuchtturmprojekte wie die Aufarbeitung der ehemaligen DB-221, die aus Griechenland zurückgeholt wurden und die neben materiellem Verdienst auch überregionalen Imagegewinn bedeuteten. Seit 2009 montieren die Neustrelitzer für Siemens neue Lokomotiven, ein beeindruckender Vertrauensbeweis. 2007 kam die Übernahme durch den britischen Nahverkehrskonzern Arriva, die nur für kurze Verunsicherung sorgte, da die neuen Herren schnell die Kompetenz erkannten, die sie sich erwarben. 2010 war der Schock für die Mitarbeiter größer, als die DB AG Arriva schluckte. Nun gehörte man wieder zu jenem Konzern, bei dem man schon einmal keine Zukunft hatte. Schnell war jedoch klar, dass es definitv keine Zukunft unter dem Dach von Rüdiger Grube geben würde, denn die Bahn musste sich aus kartellrechtlichen Gründen von den deutschen Arriva-Ablegern trennen. Eine Tatsache, die bei den Mitarbeitern in Neustrelitz für Erleichterung sorgte, ganz unabhängig davon, dass „die DB AG sowohl ein guter Kunde als auch ein geschätzter Partner in der Komponenteninstandsetzung für das Werk Neustrelitz ist", so Wolfgang Bacher. Jetzt gehört Neustrelitz einer Bietergemeinschaft aus dem Luxemburger Investment-Fonds Cube Infrastrutures und der italienischen Staatsbahn Trenitalia. Erst einmal ändert sich für das Werk nichts, zu jung ist die Entscheidung, aber die Hoffnung scheint berechtigt, dass es keine gravierenden Veränderungen geben dürfte. Ein Weiterverkauf steht derzeit nicht auf der Tagesordnung. Wenn am Ende nur der Speiseplan in der Kantine einen mediterranen Touch erhält, dann ist allen geholfen. *al*


Eine weitere 221 in der Aufarbeitung. Die Lok wird auf Vorrat produziert und hat noch keinen Abnehmer.

Fotos: Schulz


An den aus Griechenland zurückgekehrten 221 ist reichlich Ausbesserungsarbeit zu erledigen.



Foto: Dollinger

Während der Messfahrten wurde die neue Vossloh-Lok stets geschleppt. Die Güterzug-Variante der Eurolight (weniger als 20 Tonnen Achsgewicht!) passiert am 28. Januar Gundelsheim.



Die Eurolight zeigte am 28. Januar 2011 in Bamberg ihre markante Front.

Moderne vierachsige Strecken-Dieselloks sind gefragt. Nach Siemens, Bombardier und Alstom will sich nun auch Vossloh mit der Eurolight bewerben.

Die Light-Version

Es konnte einem fast spanisch vorkommen, wenn man in der vierten Kalenderwoche das Glück hatte, die außergewöhnliche Zugkomposition, gebildet aus einer 246 der IGT, einem Wittenberger Steuerwagen und einer neuen spanischen Diesellok, anzutreffen.

Grund für diese ungewöhnliche Zugbildung waren Messfahrten zur Zulassung der neuen „EUROLIGHT"-Diesellokomotive aus dem Hause Vossloh-Valencia. Ebenso ungewöhnlich wie der Zug war auch der Zuglauf. Am Montag, 24. Januar 2011, sah man die 246 011 der IGT gemeinsam mit dem Steuerwagen auf dem Weg nach Görlitz, um dort auf dem Gelände der TÜV-Süd Rail GmbH die mit Sensoren und Messkabel eingerüstete Güterzugvariante der Eurolight aufzunehmen. Man muss kein Experte sein, um festzustellen, dass der Steuerwagen dem Messteam vom TÜV-Süd als Messwagen diente, der über das an der Eurolight entlang verlegte Versorgungskabel stets von der 246 mit Energie beliefert wurde. In den Folgetagen wurden auf den Strecken Freiberg – Tharandt, Freiberg – Flöha, Treuchtlingen – Donauwörth, Ansbach – Uffenheim, Westerstetten – Geislingen (West) und wie üblich auch Bamberg – Lichtenfels Messfahrten zur fahrtechnischen Erprobung durchgeführt. Verantwortliches EVU für diese Versuchsfahrten war einmal mehr die auf solche Fahrten spezialisierte IGT, die schon einen Monat zuvor vergleichbare Fahrten mit den Wagen der ehemaligen ÖBB-Baureihe 4010 zwischen Bamberg und Lichtenfels absolviert hatte. Nach Auskunft eines Fahrdienstleiters verkehren solche Versuchszüge außerhalb der üblichen Regeln für Personen oder Güterzüge. Grund dafür sind erforderliche Abweichungen von der EBO (Eisenbahn-Bau- und -Betriebsordnung), wonach die Fahrten mit höheren Geschwindigkeiten auf den Referenzstrecken durchgeführt werden als sonst üblich. Durch so genannte Hochtastfahrten (stufenweise Steigerung der Geschwindigkeit), durch die messtechnische Überwachung der neuen Lok und durch die Besetzung des Zuges mit zwei besonders geschulten Triebfahrzeugführern sowie einem betrieblichen Versuchsleiter wird, neben vielen anderen besonderen Bedingungen, die Sicherheit dieser besonderen Fahrten gewährleistet. Dies erfordert nach Auskunft eines Bahnexperten mindestens vier Monate Vorbereitungszeit und eine intensive Abstimmung zwischen dem EVU, dem Prüfinstitut mit dem EBA und der DB-Netz AG. Da laut der UIC und den europäischen Normen für die Auswertung der Messungen gute Reibwerte zwischen Rad und Schiene erforderlich sind, ist trockenes Wetter unabdingbar. Da aber zum Zeitpunkt der Versuchsfahrten auf den befahrenen Strecken immer wieder Niederschlag fiel, musste ein Teil der Fahrten gut zwei Wochen später wiederholt werden. Nach Abschluss aller Fahrten wurde die Eurolight am 17. Februar von der IGT in Bad Schandau zum Weitertransport auf einen Prüfring im tschechischen Velim übergeben.

Stefan Alkofer



Fotos (2): Marquardt

Der Messzugverband steht in Treuchtlingen kurz vor der Abfahrt nach Donauwörth.

Noch einmal nach Horka

Winterdampf und eine Zeitreise in die Mitte der 1980er-Jahre: Stephan Herrmann und das Reichsbahnparadies Horka luden ein zum Abschiednehmen.



Foto: Johannes Trautner

Abschied vom Reichsbahnland: In Niesky war das klassische Bahnhofsbild noch wenig beeinträchtigt, als 52 8080 am 30. Januar 2011 mit ihrem Fotozug in Richtung Klitten ausfuhr.

Bei den Zutaten Winterdampf und Reichsbahnflair werden viele Eisenbahnfreunde aktiv, gerade, wenn Stephan Hermann zu einem Dampfgüterzug um Horka aufruft – einem Ort, der 2011 seinesgleichen sucht.

Die Infrastruktur der angrenzenden Bahnlinien ist noch vielerorts in einem Zustand, der den Besucher in die 1980er-Jahre entführt. Doch dieses Paradies für Eisenbahnfreunde währt nicht mehr lange. Zwischen Hoyerswerda und Klitten ist die Strecke bereits gesperrt und die Bahninfrastruktur wird modernisiert. Die Ursache hierfür ist zwar die Verschlechterung des Untergrundes aus dem ehemaligen Braunkohlebergbau bei Lohsa, dennoch ist die Ursprünglichkeit auch der restlichen Bahnlinie nicht mehr gewährleistet und steht daher zur Modernisierung an.

Stephan Herrmann organisierte zum Abschied Fotogüterzüge am 29. und 30. Januar 2011 mit der Löbauer 52 8080-5. Am Samstag wurde die Strecke zwischen Uhyst und Horka mit Rauchkammer in Richtung Osten befahren und am Abend Görlitz erreicht. Um möglichst viel von der Strecke erleben zu können, wurde das Stellwerk in Uhyst extra für die Veranstaltung wieder besetzt. Am Sonntag stand die Strecke von Weißwasser nach Görlitz mit Unterstützung der 112 331-4 auf dem Programm. Am frühen Nachmittag wurde die 52 in Görlitz gedreht und anschließend die Strecke Horka – Klitten in Westrichtung befahren.

Viele Bahnhofsausfahrten, vor allem in Niesky und Mücka, wurden von mehr als 100 Fotografen begleitet, um die Stellwerke mit Formsignalen und Telegrafenleitungen im Bild festhalten zu können. Die Doppeltelegrafenmasten zwischen Weißwasser, Horka und Görlitz, die immer noch vereinzelt an der Strecke zu finden sind, dürften in Deutschland inzwischen auch die letzten ihrer Art sein und ihnen war eine hohe Aufmerksamkeit gewiss. Auch sind der Schrankenposten 45 in Klitten noch besetzt, die Schranke noch handbedient und die Lampen an der Schranke noch alter Bauart. Auch Landschaftsmotive hat die Strecke reichlich im Angebot. Die Gegenden um Petershain oder Teicha erlaubten einen freien Streckenblick mit Telegrafenmasten und imposanten Durchfahrten des Güterzuges. Durch die eisigen Temperaturen schmückten ernorme Dampfwolken die Motive und in den frühen Morgenstunden waren die Bäume mit Reif überzogen. Es war ein würdiger Abschied. *Christian Spiller*

Die neblige Nacht hatte die Landschaft mit Reif überzogen. Bei Teicha bot sich dieser harmonische Streckenblick, als der Güterzug mit 52 8080 nach Sonnenaufgang an den Fotografen vorbeizog.

Foto: Christian Spiller

www.jagsttalbahn.de

Das Bemberle

Einst ging es schmalspurig durchs Jagsttal – bald wieder?

■ Passend zu unserer aktuellen Berichterstattung auf den Seiten 22 und 23 in diesem Heft folgt hier der Hinweis auf die Homepage des Vereins Jagsttalbahnfreunde e.V.. Leider ist die Homepage etwas unübersichtlich und sehr langsam beim Seitenaufbau, aber sie bietet mehr Informationen, auch aktueller Art, zu diesem Reaktivierungsprojekt als alle anderen Seiten im Netz zu diesem Thema. Neben Terminen wird auch auf die aktuelle Berichterstattung wie beispielsweise die der Tageszeitung Heilbronner Stimme verwiesen, die in den letzten Wochen häufig das Thema Jagsttalbahn aufgegriffen hat. Die Reaktivierung der Strecke wird in der Region kritisch diskutiert. Es ist schon lange her, dass der letzte Zug auf der Jagsttalbahn verkehrte. Die Homepage bietet dazu einen chronologischen Überblick. Als Download finden sich die Ausgaben der Vereinszeitschrift wieder. Umfassende Information zur Strecke und dem Rollmaterial, speziell dem künftig zwischen Widdern und Jagsthausen verkehrenden Museumszug, sind schön aufbereitet.

www.schlesische-eisenbahnen.de

Ehemalige deutsche Eisenbahnen

Unterwegs im Riesengebirge: Züge im Reich von Rübezahl.

■ Überregional bekannt ist der ET 89 als Rübezahl, dem die Titelgeschichte auf Seite 14 bis 21 gewidmet ist. Aber die schlesischen Eisenbahnstrecken, die heute Teil der Republik Polen sind, haben noch mehr zu bieten! Schlesien als ehemalige preußische Provinz und ihr Eisenbahnwesen standen, wenn auch eigenständig, den preußischen Eisenbahnen nahe. Der Autor Michael Liedtke stellt dem Besucher umfassende Information zum Streckennetz, dem damals hochmodernen elektrischen Betrieb und den zahlreichen Haupt- und Nebenbahnen auf seiner Homepage zur Verfügung. Durch die übersichtliche Streckenkarte erhält auch der nicht ortskundige Besucher einen guten Überblick. Schön ist die Wiedergabe eines Werbeprospektes „Reisen und Schauen" der Deutschen Reichsbahn von 1936, der für einen Besuch der Region wirbt.

www.spurensuche-eisenbahn.de





Stillgelegt

Überbleibsel vergangener Bahninfrastuktur.

■ Der Rückzug der Eisenbahn aus der Fläche erfolgte in den letzten Jahrzehnten oftmals still und heimlich. Tausende Kilometer Bahnstrecken wurden stillgelegt, zurückgebaut, und überbaut. Über 5000 Bahnkilometer allein seit der Bahnreform im Jahr 1994. Aber wo einmal eine Eisenbahn war, finden sich Spuren. Manche Hobbykollegen haben sich geradezu auf Spurensuche spezialisiert, so der Webmaster dieser Homepage. Unterwegs ist Frank Zimmermann in Franken, Ober- und Niederbayern. Die besuchten Bahnstrecken werden mit Kartenmaterial und einem kurzen Text dem Betrachter zuerst vorgestellt, bevor es zur eigentlichen Spurensuche geht. Bewusst verzichtet der Autor auf Farbaufnahmen. Auch Spuren stillgelegter Bahnbetriebswerke, so zum Beispiel des Bw Coburg, findet man auf dieser Webseite. Immer interessant sind direkte Vergleichsaufnahmen früher und heute, denen der Webmaster eine eigene Rubrik gewidmet hat. Regelmäßige Updates und Quellenangaben (!) sowie ein gelungenes Layout runden diese Seiten ab und machen Lust, selbst auf Spurensuche zu gehen.

www.ecgl.de

Modellbahn online

Der Eisenbahn-Club Bergisch Gladbach stellt sich vor.

■ Viele Informationen rund um den Eisenbahn-Club Bergisch Gladbach mit seinen rund 30 Mitgliedern bekommt der Besucher der sauber gegliederten Homepage des Vereins. Gleich auf der Startseite wird auf ein wichtiges Thema des Vereins hingewiesen: Das Projekt „Interkulturelle Eisenbahn". Im Rahmen dieser Integrationsbemühungen, die zusammen mit der Stadt Gladbach durchgeführt werden, entstehen einzelne Module, die markante Landschaften, Gebäude und Sehenswürdigkeiten aus den Heimatländern unserer Mitbürger zeigen. Bis zum Stadtfest im September 2011 darf gebaut werden. Dem Vorbild und der Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Nicht zu kurz kommen auf den Seiten der Eisenbahnfreunde die eigenen Anlagen, die teils mit Bildern schön beschrieben sind. Die Clubanlage kann sogar in einer eigenen Bildergalerie virtuell besichtigt werden. Noch fehlen Informationen zum großen Vorbild, doch diese Lücke wird sicher bald geschlossen. Auch an den Nachwuchs wird gedacht. Interessierte Kinder- und Jugendliche haben die Möglichkeit, den Verein kennen zu lernen. Eine Linkliste, Kontaktdaten sowie eine Anfahrtsbeschreibung runden diese interessante Web-Präsenz ab.

Die Reichsbahn kehrte in den Harz zurück – Fünf Tage lang dampften noch einmal typische Rollwagen- und andere Züge über das Meterspurnetz.

Dampf und Donner

„Das muss man sich mal vorstellen, da werden unsere Loks extra schmutzig gemacht!", kommentierte ein Heizer der Harzer Schmalspurbahnen (HSB) das Programm, das den Reiseveranstalter Bernd Seiler mit einer kleinen Gruppe für fünf Tage in den Harz führte. Dass Dampflokomotiven nicht wie verhätschelte Spielzeuge aussehen, gehört für ihn unweigerlich dazu, soll das Dampfzeitalter nachempfunden werden. Schon 2009 hatte Seiler mit riesigem Aufwand Rollwagenzüge der DR nachstellen lassen. Doch diesmal sollte es nicht einfach nur eine Wiederholung werden. Die Züge waren deutlich länger und zum Teil mit originalgetreuen Ladegütern bestückt. Im Selketal trafen authentisch gekleidete Statisten auf die eigens umgebaute 99 5901 mit EDV-Beschilderung. Die Vorbereitungen dauerten ein Jahr. Es galt zunächst, herauszufinden, was noch zu realisieren und bezahlbar war.



Mit einem reizvollen Schmalspurgüterzug mit authentischer Beladung ging es am 18. Februar 2011 bei Drahtzug durch das winterlich neblige Selketal.



99 7232, als Öl-Lok gestaltet, brachte am 17. Februar 2011 einen Zug zum Brocken, wie er einst die DDR-Grenztruppen versorgte.

Foto: Bernd Seiler

Ein Umlackieren von Personenwagen kam nicht in Frage, verlangte die HSB dafür doch jeweils 20000 Euro. Die Anfrage, eine Lok in Mattschwarz zu lackieren, erübrigte sich damit. Mit viel Liebe und Mühe konnten die Harzbahner aber einen Schmalspur-Güterzug zusammenstellen, wie er auch 1980 hätte verkehren können. Auf einen Rungenwagen wurden Holzschwellen verladen. Ein Drehschemelwagen wurde vorübergehend von alten Baumstämmen befreit, umgebaut und mit einer eigens nachgebauten Ladung des ehemaligen Sägewerkes Rinkemühle versehen. Die auch dafür nicht unerheblichen Kosten waren gerade noch vertretbar. Fällige Fristarbeiten an den zweiachsigen Wagen und an einem Rollwagen wurden teilweise erst kurz vor der Fahrt durchgeführt.



Der doppelt bespannte Rollwagenzug donnerte mit weit ausgelegter Steuerung wie einst der Ng 67092 nach Birkenmoor.

Für den langen Rollwagen-Güterzug waren zweiachsige Es-Wagen bei der Deutschen Bahn anzumieten und per Autodrehkran auf die Rollwagen zu heben. Für den Kran wurde bereits eine Woche vorher ein Gleis der Anschlussbahn der Nordhäuser Stadtwerke gesperrt und teilweise mit Erde aufgefüllt. Da auch ein in Hasselfelde abgestellter gedeckter Güterwagen benötigt wurde, war dieser aufgrund einer bevorstehenden Streckensperrung bereits im November überführt worden. Die Wagen der DB AG wurden von den Logos befreit und an den entsprechenden Stellen mittels rostbrauner Farbe behandelt. Natürlich mussten die Aufkleber nach der Veranstaltung wieder angebracht werden.

An den beteiligten Lokomotiven wurden nicht nur die HSB-Schilder gegen solche der Deutschen Reichsbahn getauscht, sondern zur Freude der Teilnehmer auch alle Untersuchungsdaten nach den Angaben der Betriebsbücher rückdatiert. Raw DSF Gö (Reichsbahnausbesserungswerk „Deutsch-Sowjetische Freundschaft“ Görlitz) war dort nun zu lesen. Besonderes Augenmerk lag auf 99 7232, an welcher Bernd Seiler mit großem Aufwand das Aussehen mit Ölfeuerung um 1980 nachempfinden ließ. Lokschilder „99 0232-1“ wurden neu angefertigt und der Ölbunker mit dem typischen Entlüftungsstutzen nachgebildet. Der Eindruck einer Öl-Lok war nahezu perfekt.

Die Front von 99 5901 erhielt mit Zustimmung des Stammpersonals erstmals eine künstliche Patina aus Öl und Ruß. Außerdem wurden die Attrappe des Zentralverschlusses und die Schilderhalter an der Rauchkammer entfernt, neue Schilderhalter mittig an der Rauchkammertür angebracht, die Fabrikschilder abgeschraubt und alle übrigen Schilder getauscht. Die Messinghandräder wurden durch schwarze ersetzt und die Prüfhähne am Wasserkasten geschwärzt. Hut ab – selbst die Lampengehäuse der Triebwerksbeleuchtung hatte die Werkstatt entfernt! Die Illusion gelang, auch



99 5901-6 kam am 18. Februar 2011 im Selketal erstmals vor Planzügen mit grünen Wagen zum Einsatz.



Einen außergewöhnlichen Zug, in den die HSB-Werkstatt viel Zeit investierte, hatte 99 5906 am Haken.

Fotos: Olaf Haensch

wenn Druckluftbremse und Autolack deutlich machten, dass wir das Jahr 2011 schreiben. Jedoch war die Maschine in diesem Zustand Jahre nicht gefahren. Neben den Zügen war auch die Szenerie in Form einiger Statisten als Grenzsoldaten und DDR-Bürger, eines Lkw LO 3000 der Grenztruppen, eines Wartburg, eines Lada, zweier Trabant zu bestellen. Letztlich hatte trotz zumeist trüben Wetters nicht nur der kleine Teilnehmerkreis viel Freude. Auch die Eisenbahner, unter ihnen der unermüdlich kuppelnde und nicht selten auf den Güterwagen frierende Zugführer, fanden großen Gefallen daran.



Am Bahnhof Straßberg warteten am 19. Februar 2011 einige (Zeit-)Reisende und fuhren im Zug der FarRail-Reisegruppe mit.

Obwohl der genaue Ablauf geheim gehalten wurde, hatten einzelne HSB-Mitarbeiter dies unterlaufen – eigentlich unverständlich, sollten sie doch an der Zufriedenheit ihrer Kunden interessiert sein. Denn wo immer sich eine Gruppe ein so spezielles Programm leistet, sind unsolidarische Trittbrettfahrer eine Begleiterscheinung. Sie versuchen, von dem, was andere für nicht wenig Geld bestellt haben, zum Nulltarif zu profitieren und gefährden gelegentlich sogar das Gelingen des Programms, welches ohne die Financiers gar nicht stattfinden würde. Doch es gibt auch Ausnahmen: So fragte ein 16-jähriger Schüler während eines Fotohalts trotz begrenzten Budgets, ob er sich beteiligen könne. Natürlich durfte er.

Wenn alle Teilnehmer am Abend beim Essen im Hotel zusammensaßen, wurden im Bahnhof noch die Züge für den Folgetag zusammengestellt, die Loks bekohlt, ausgeschlackt, ein Ruhefeuer angelegt, Aschkasten und Rauchkammer gesäubert, Wasser genommen, abgeölt, untersucht und an den Nachtheizer übergeben. All das wird leicht vergessen. Kurz nach 7 Uhr hieß es eben immer wieder: Abfahrt! Ob das im Harz mit solchem Aufwand noch jemals der Fall sein sollte, ist zumindest seitens des Veranstalters FarRail-Tours ungewiss.

Olaf Haensch, bs



An dieser Vorlage vom 9. Mai 1982, aufgenommen in Gernrode, orientierte sich die Güternachbildung.

Foto: Bernd Seiler



Das alte Foto wurde mittels Beamer auf die Plane projiziert und der Schriftzug per Hand aufgemalt.

Foto: Andreas Krause

Applaus für MIBA-Schauanlagen


Erhältlich im App Store

Jetzt im App Store zum Preis von € 5,99 mit allen Infos zu rund 120 Schauanlagen in Deutschland, Österreich und der Schweiz! Greifen Sie jederzeit und überall auf den umfangreichen MIBA-Ratgeber „Die schönsten Schauanlagen" zu. Als iPhone-/iPad-Besitzer sind Sie immer bestens informiert, welche Anlagen einen Besuch lohnen. Mit vielen nützlichen Zusatzfunktionen!

Gewinnspiel unter www.vgbahn.de





Ausführliche Beschreibungen mit vielen Bildern!



Mit Umgebungssuche – ideal für unterwegs



Mit cleverer Notizfunktion und Filterfunktionen

Wir verlosen 50 Gratis-Apps! Nutzen Sie Ihre Chance unter www.vgbahn.de!



An einem kalten Februartag des Jahres 1986 durchfährt die Döbelner 50 3563-9 mit einem Nahgüterzug den Haltepunkt Karl-Marx-Stadt Kinderwaldstätte.

Der Dampfbetrieb der DR nahm bis 1988 einen schleichenden Abschied. Nicht selten fuhren die Eisenbahner aber auch nach der offiziell letzten Fahrt weiter.

Rückzug der schwarzen Kolosse

Mit Beginn des Jahres 1986 erbrachten die etwa 75 letzten planmäßig eingesetzten Dampflokomotiven der Deutschen Reichsbahn noch knapp sieben Prozent der Zugförderleistungen auf dem Streckennetz. Dabei handelte es sich um sieben Maschinen der BR 41, 28 Maschinen der BR 50, 39 Exemplare der BR 52 und eine Lok der BR 86. Zu diesem Zeitpunkt fuhren immerhin noch 37 Bahnbetriebswerke und Lokeinsatzstellen auch mit Dampf.

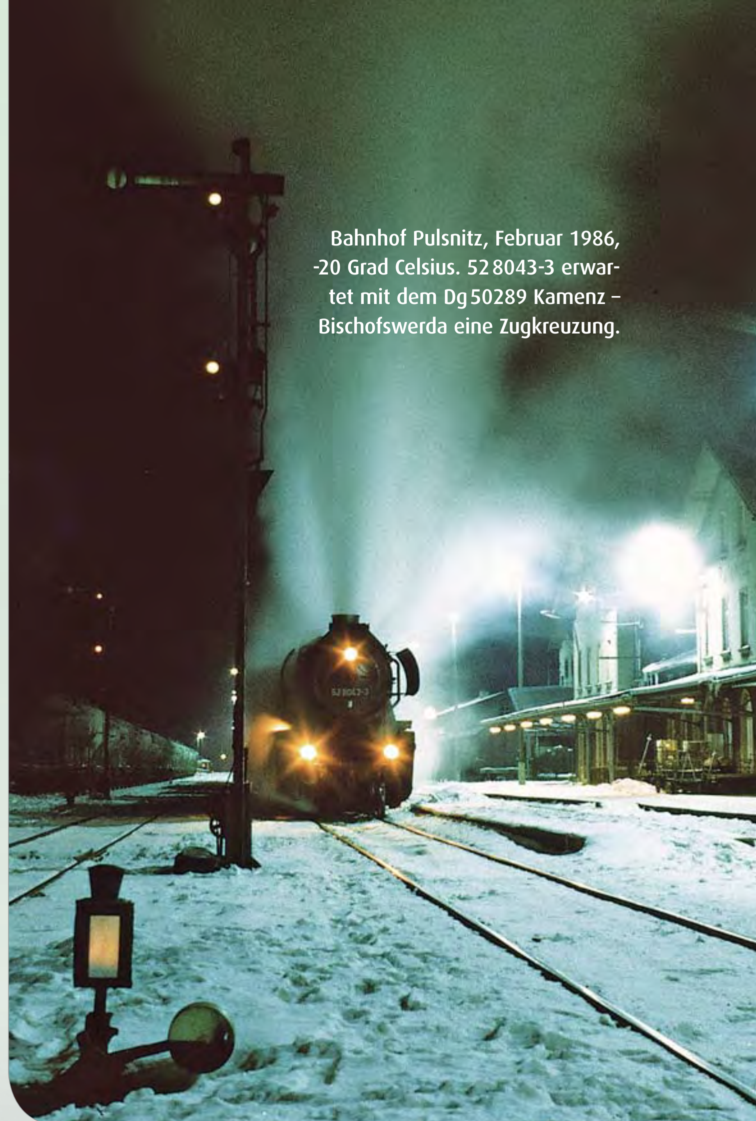
Dagegen bot sich im Mai 1988, kurz vor dem Ende des Regelspurdampfes, ein ernüchterndes Bild: Lediglich noch vier Loks der Baureihe 50, zwei der Baureihe 52 und eine 86 fuhren planmäßig. Für die Baureihe 41 gab es keine Umlaufpläne mehr.

Obwohl bereits seit längerem abzusehen, kam das Ende des planmäßigen Einsatzes von Regelspurdampfloks im Herbst 1988 für viele recht überraschend, erlebte doch der Dampflokeinsatz in den 80er-Jahren des vorigen Jahrhunderts bei der DR noch einmal die große Renaissance. Bahnbetriebswerke, die bereits jahrelang dampffrei waren, erhielten Loks der Baureihen 50.35 und 52.80 zugeteilt. Ja, selbst Altbaumaschinen wurden von den Abstellgleisen geholt und reaktiviert. Und wer hätte gedacht, dass von 1982 bis 1988 noch einmal die Baureihe 86 durch das Erzgebirge dampft? Ende der 1970er-Jahre hieß die Devise zunächst, alle kohlegefeuerten Maschinen der BR 41, 50, 52 und 58.30 abzustellen, sollten doch nur die schweren ölgefeuerten Güterzugloks der BR 44 und einige rekonstruierte Schnellzugloks der BR 01.5 im Einsatz verbleiben.

Mit der Energiekrise Anfang der 1980er-Jahre kam jedoch alles ganz anders: Bis Januar 1982 wurden sämtliche ölgefeuerten Lokomotiven, zuletzt bei den Bw Saalfeld und Sangerhausen stationiert, aus dem Verkehr gezogen. Zwar fuhren auch die letzten Exemplare der kohlegefeuerten BR 58.30 auf die Abstellgleise des Bw Glauchau, der große Aufschwung kam aber für die Baureihen 41, 50 und 52. Dieselkraftstoff und Heizöl waren um jeden Preis einzusparen, aber



Dampfende beim legendären Bw Saalfeld: Am 30. November 1986 befährt 41 1225-6 mit dem P 3003 bei Maua noch einmal die Saalebahn.



Bahnhof Pulsnitz, Februar 1986, -20 Grad Celsius. 52 8043-3 erwartet mit dem Dg 50289 Kamenz – Bischofswerda eine Zugkreuzung.

auch die Steinkohlelieferungen stockten. Besonders die Krise in Polen 1981 traf die DR. Alternative waren die berüchtigte Mosambik-Kohle und der ebenso minderwertige Brennstoff aus der damaligen Sowjetunion. Aber irgendwie funktionierte es doch, wenn auch oft mehr schlecht als recht. Der Autor, damals selbst Heizer, erinnert sich noch an die ersten Lieferungen der so gelobten Mischkohle aus dem Dongebiet, „Blumenerde" im Heizerjargon. Bediente man die Kohlenässeinrichtung für den Tender, um besonders im Sommer die Staubbildung zu vermeiden, lief der aufgeweichte Dreck in den Führerstand.

Doch kehren wir wieder in das Jahr 1986 zurück: Die ersten gravierenden Einschnitte trafen den Dampfbetrieb zum Jahresanfang. Zunächst waren es nur Gerüchte, wonach der gesamte Raum um das damalige Karl-Marx-Stadt, heute Chemnitz, dampffrei werden sollte. Begonnen hatte man hier bereits Ende November 1985 mit der Zuteilung einer Diesellok der BR 118 an die Lokeinsatzstelle Pockau-Lengefeld im Erzgebirge. Desweiteren sollten ab Ende Februar 1986 die letzten nicht rekonstruierten Maschinen der Reihen 50 und 52 aus dem Betrieb genommen werden sowie die Ablösung der Staßfurter 41 im Personenzugdienst zwischen Sangerhausen und Dessau erfolgen. Man war aber wieder einmal zu voreilig gewesen. Die Einsatzstelle (Est) Staßfurt des Bw Güsten fuhr im Reisezugplan noch bis zum 8. Mai 1988 mit Dampf, wenngleich zuletzt nur noch in einem Mischplan mit einer 110, 41 1289 und 50 3639. Ebenfalls bis Ende Mai verzögerte sich die Einstellung des Dampfbetriebes beim damaligen Bw Karl-Marx-Stadt Hilbersdorf und seiner Est Annaberg-Buchholz. In Hilbersdorf fuhr als letzte Maschine 50 3704 im Eintagesplan nach Hainichen und Berbersdorf. Bei der Est Annaberg war es 50 3689, welche die Nahgüterzüge im landschaftlich reizvollen Zschopautal beförderte.

Die Est Döbeln des Bw Riesa, welche ebenfalls bis zum Februar 1986 dampffrei werden sollte, fuhr mit ihren beiden 50 auf der Strecke Döbeln – Karl-Marx-Stadt noch weitere zwei Monate bis zum 20. April 1986. Zuletzt waren dort 50 3563, 3628, 3646 und 3690 eingesetzt. Während der Leipziger Frühjahrsmesse im März 1986 kam es aufgrund von Diesellokmangel vom 17. bis zum 22. März noch ein-



Abschied für 50 3646-2: Ng 65355 war am 30. September 1987 ihre letzte Zugleistung und zugleich der offiziell letzte Dampfzug des Bw Aue.



86 1049-5 wurde am 29. November 1985 in der Est Pockau-Lengefeld aufgenommen, in der sie als gut gepflegte Heizlok verwendet wurde.



Eine der Oscherslebener Leistungen war der GmP 68728 nach Gunsleben, mit dem 50 3705-6 am 4. Juli 1987 Oschersleben verlässt.

mal zum Einsatz der Pockauer 50 3698. Keine wesentlichen Änderungen gab es dann im Sommer 1986. Erst im Herbst kursierten wieder Einstellungsgerüchte. Diesmal sollte es das Bw Aue (zwei 50), die Est Zwickau des Bw Reichenbach (eine 50) und das Bw Saalfeld mit seiner Est Göschwitz (vier 41) betreffen. Tatsächlich ging es den Saalfelder 41 bald an den Kragen. Am 29. und 30. November 1986 fanden die Abschiedsfahrten auf der Saalebahn mit vier Loks der BR 41 sowie 01 1531 und 44 1093 vor Planzügen statt, begleitet von einer großen Anzahl Fotografen aus ganz Europa. Das endgültige Aus kam jedoch erst zum Jahresende 1986: 41 1150, heute beim Bayerischen Eisenbahnmuseum Nördlingen, bespannte letztmalig den Umlauf Ng 66460/Dg 55445 im Saaletal. Somit war 1987 so gut wie keine 41 mehr im Einsatz, von gelegentlichen Einsätzen der Staßfurter Maschinen abgesehen. Das traditionsreiche Dampflok-Bw Nossen reduzierte seinen Einsatzbestand überraschend bis Mitte Dezember 1986 von drei auf eine Planlok der BR 50. Damit entfielen die Bespannungen sämtlicher Nahgüterzüge zwischen Nossen und Riesa, der vormittägliche P 4733 Nossen – Meißen sowie die anschließende Rückleistung mit dem Ng 61348 nach Nossen. Die ehemalige 52-Hochburg Kamenz beendete den planmäßigen Dampflokeinsatz Mitte Januar 1987.

Rückkehr der Altbau-50

Ende Januar 1987 geschah dann etwas schier Unglaubliches. Nach der beim Bw Aue Ende 1986 plötzlich erneut eingesetzten 50 2740 brachte die Est Zwickau die längst abgeschriebene 50 3145 zurück in den Dienst. Die Maschine verblieb bis zum Sommer in Zwickau und wurde nach einigen Monaten Abstellzeit nach Aue abgegeben. Aufgrund Lokmangels half sogar die Zwickauer Traditionslok 50 1849 in den ersten Monaten des Jahres 1987 im schweren Güterzugdienst zwischen Zwickau und Schwarzenberg aus. Weitere gravierende Einschränkungen brachte der Fahrplanwechsel im Mai 1987. Die verbliebenen Einsätze der Reko-50 des Bw Wittenberge mit den Est Parchim und Wittstock wurden verdieselt, damit kam für weitere fünf Maschinen das Aus. Bereits am 25. März 1987 hatte das Bw Eberswalde mit 52 8031 den Dampfbetrieb beendet. Im Norden fuhr lediglich Angermünde noch bis zum Herbst mit 52 8053

Am 13. Juli 1986 bespannen 86 1001-6 und 86 1501-5 den P 17871 bei Schönfeld-Wiesa.



Ein besonderes Schauspiel: Es kracht im Steinbruch Berbersdorf, als die 50 im Februar 1986 die Rampe zum Bahnhof bezwingt.

und 52 8141. Vollzogen wurde der Traktionswechsel außerdem bei den Est Eilenburg (eine 52) und Zwickau (eine 50). Im Laufe des Sommers 1987 kam es zu keinen größeren Einschränkungen. Das Bw Görlitz reduzierte den Planlokbestand von zwei auf eine Lok der BR 52, beim Bw Zittau fanden die Wannen nach der Zuteilung weiterer Dieselloks ebenfalls kaum noch Verwendung. Lediglich zwei Maschinen fuhren Nahgüterzüge zwischen Zittau und Bischofswerda.

Hatten 1975 noch die letzten eingesetzten G 12 zwischen Zwickau und Schwarzenberg gelockt, waren nun schwere Durchgangsgüterzüge mit an der Lastgrenze arbeitenden Loks der BR 50 den Dampflokfreunden immer eine Reise wert. Am 30. September 1987 kam es dann schließlich auch in Aue zum Traktionswechsel. Unvergessen bleibt der letzte Zug, der Ng 65355 Aue – Karl-Marx-Stadt mit 50 3646, vom Auer Lokführer-Urgestein Fredo Brödner geschmückt und mit Anzug und Zylinder gefahren. Doch auch nach dem Abschied konnten die Dieselloks den Güterzugdienst nicht allein bewältigen. 50 3616 und 50 3628 fuhren weiter. Auch 50 3145 wurde noch einmal reaktiviert. Mitte November 1987 endeten die Einsätze mit der Zuteilung weiterer Loks der BR 118 an das Bw Aue.

Einsätze der BR 86 im Erzgebirge

Als ein weiteres Kapitel des Dampflokbetriebes im Erzgebirge ist der Einsatz einer Lok der BR 86 ab Mai 1982 zwischen Annaberg, Schlettau und Crottendorf zu nennen. Sollte zunächst vordergründig Dieselkraftstoff gespart werden, entwickelte sich die Sache immer mehr zu einem Steckenpferd der



Fotos: Tino Eisenkolb

50 3636-3 vom Bw Nossen passiert am 13. Juli 1986 mit dem Ng 61345 Döbeln – Nossen die Kirche von Niederstriegis.

Annaberger. Nach anfänglichen Einsätzen nur der Traditionslok 86 1001 holten sich die engagierten Eisenbahner abwechselnd bald auch 86 1333, 86 1501 und im Mai 1987 auch noch 86 1056. Kurz vor dem Fahrplanwechsel wurde 86 1501 am 26. Mai 1988 abgestellt, obwohl zum Abschied noch einmal Reisezüge nach Flöha und Schwarzenberg gefahren werden sollten. Vermutlich wollte man mit der offiziellen Begründung „Waldbrandgefahr“ ein großes Abschiedsspektakel vermeiden.

Schon im Herbst 1987 hatten weitere Bw den Dampfbetrieb beendet: Salzwedel, Görlitz, Bischofswerda, Staßfurt, Angermünde und Guben. Am Ende des Jahres blieben als Bahnbetriebswerke und Einsatzstellen mit Dampfeinsatz nur noch übrig: Glauchau (zwei 50), Rochlitz (eine 50), Halberstadt (drei 50), Oschersleben (drei 50), Cottbus (eine 52), Engelsdorf (eine 52), Zittau (zwei 52), Bautzen (zwei 52), Löbau (zwei 52) und Annaberg-Buchholz (eine 86).



Noch fuhren sie: 52 8062-3 führt im Oktober 1987 den Ng 65277 aus Bischofswerda heraus.



Am stürmischen 29. Oktober 1988 verlässt 50 3559 mit dem P 8448 Oschersleben.

Im Januar 1988 kam das Dampf-Aus für die Est Löbau, am 1. Februar 1988 fuhr Rochlitz zum letzten Mal mit der 50 3551 durch das Muldetal. Glauchau stellte eine von zwei Planloks ab, da die Sandabfuhr aus den Colditzer Gruben im Winter ruhte. Der Dampfplan beim Bw Halberstadt wurde von drei auf eine Lok reduziert, die übrigen Leistungen übernahm die BR 112. Die endgültige Einstellung des Halberstädter Dampfbetriebes erfolgte Mitte April 1988 mit Abgabe der letzten Planlok 50 3662 nach Oschersleben. Nun ging es Schlag auf Schlag. Die Staßfurter beendeten offiziell am 8. Mai den Dampfbetrieb, als die hervorragend gepflegte 41 1231 noch einmal den Umlauf P 3223/P 3226/P 6251 zwischen Sangerhausen und Magdeburg fuhr. Auch in der Oberlausitz kam das Ende rasch. Die letzte Planlok des Bw Bautzen wurde am 26. März 1988 abgestellt. Die ehemals Kamenzer 52 8123 beförderte an diesem Tag noch einmal Reise- und Güterzüge im Raum Bautzen/Dresden. Die Zittauer 52 kamen nur noch bei Diesellokmangel mit Nahgüterzügen nach Bischofswerda. Am sonnigen Wochenende 14./15. Mai 1988 verabschiedete sich der Oberlausitzer Dampf mit einem von 52 8149 und 52 8200 gemeinsam bespannten Sonderzug und planmäßigen Reisezügen im Cunewalder Tal. Die Bahnbetriebswerke Görlitz und Zittau bespannten an dem Wochenende ebenfalls letztmalig einen Teil der ehemaligen Dampfleistungen mit ihren 52.80. Zum Fahrplanwechsel am 28. Mai 1988 endeten auch die Einsätze der letzten Dampflok des Bw Engelsdorf. Das Bw Glauchau setzte an diesem Wochenende letztmalig zwei Loks der BR 50.35 im Muldental und nach Oelsnitz ein.

Anschließend waren nur noch drei Oscherslebener 50.35 mit Plandiensten betraut. Den endgültigen Abschied vom Regelspurdampf beging die Deutsche Reichsbahn am 29. Oktober 1988, als die Halberstädter 50 3559 die P 8447, 8448 und 8457 zwischen Thale, Halberstadt und Magdeburg bespannte. Abschließend sei darauf hingewiesen, dass es nach den offiziellen Abschiedsfahrten noch sporadische Einsätze gab, die dem Lok- oder Personalmangel geschuldet waren. Bahnbetriebswerke, die ihre Maschinen noch für gelegentliche Einsätze vorhielten, sind ebenfalls nicht berücksichtigt, sondern nur die Dienststellen, welche tatsächlich Loks in einem festen Planumlauf einsetzten.

Tino Eisenkolb



LOWA, Gotha, Tatra

Rolf-Roland Scholze: Die Leipziger Straßenbahn in den Sechziger- und Siebzigerjahren. Sutton Verlag, Erfurt 2010. ISBN 978-3-86680-672-6, 128 S., 170 Sw-, 61 Farbabb.; Preis: 18,90 Euro.

■ Als Fortsetzung des 2008 erschienenen Bandes über die Zeit von 1952 bis 1965 hat die AG „Historische Nahverkehrsmittel Leipzig" e.V. nun eine weitere Bildsammlung über die Leipziger Straßenbahn herausgebracht. Vier Bilder pro Doppelseite – dieses schlichte, aber erfolgreiche Rezept prägt auch dieses Buch, welches einen abwechslungsreichen Rückblick auf den vergangenen Leipziger Stadtverkehr ermöglicht. Neben der guten Bildwiedergabe ist die gelungene Kapiteleinteilung hervorzuheben. Die Vielgestalt des Fuhrparks wird umfassend gewürdigt und mancher Bildvergleich zeigt auch die Entwicklung des Leipziger Stadtbildes. Nicht nur Straßenbahnen sind zu sehen: Ein eigenes Kapitel zeigt Begegnungen mit Trümmer-, Reichs- und anderen Bahnen, ein weiteres thematisiert die Zeit der Obusse. Ein Liniennetz- sowie ein Haltestellenplan ergänzen den Band. *oh*

● ***Fazit: So interessant kann ein Straßenbahn-Buch sein***

Niemand kann aus seinem Gleis

Peter Probst: Personenschaden. Schwarz ermittelt. Deutscher Taschenbuch-Verlag (dtv), München 2011. ISBN 978-3-423-21264-9, 240 Seiten, ohne Abbildungen; Preis: 8,95 Euro (D), 9,20 Euro (A), 13,90 Franken (CH).



■ Keineswegs alltäglich, aber gerade deswegen eine Empfehlung wert: In Peter Probsts neuem Kriminalroman bewegt sich Privatermittler Anton Schwarz im Eisenbahnermilieu. Gut beobachtet, sachkundig beschrieben, ohne grobe eisenbahnspezifische Schnitzer und mit viel Gespür für die Situation der Protagonisten entwickelt Probst ein Szenarium, das zunächst noch ein wenig konstruiert wirkt, dessen Abfolge von Ereignissen aber im Verlauf der 240 Seiten zunehmend Fahrt aufnimmt. Schauplätze sind keine fiktiven Orte, sondern München und Umgebung, mit aktuellem Bezug und für die DB AG nicht unbedingt schmeichelhaft. *hc*

● ***Fazit: Lesenswerter Krimi um eine Eisenbahnerfamilie***

Außerdem erschienen

Künstlerische Zeitreise

Peter König: Eisenbahn Bilder, Bd. 1. Verlag Rockstuhl, Bad Langensalza 2010. ISBN 978-3-86777-181-8, 96 Seiten, 94 Abbildungen; Preis: Euro 24,95.

Mittels Pinsels oder Stifts reist Lokführer Peter König auch in weit zurückliegende Epochen, wobei die Impressionen aus der Länderbahnzeit besonders bemerkenswert sind.

● **Eisenbahn-Bilder mal nicht aus der Kamera**

Eisenbahn-Bildarchiv

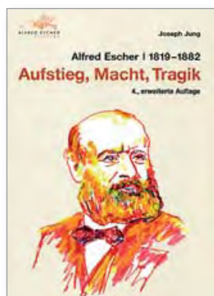
Joachim Seyferth: Bundesbahn-Kult 103. Seyferth-Verlag, Wiesbaden 2010. ISBN 978-3-926669-82-7, 3 CDs, 25 Schwarzweiß-, 275 Farbfotos; Preis: Euro 19,80.

Nur zum privaten Gebrauch bestimmt sind die 30 Jahre umfassenden Aufnahmen der legendären Schnellfahrlok.

● **Zum Betrachten am Bildschirm und zum Ausdrucken**

Großes Portrait

Josef Jung: Alfred Escher (1819 – 1882). Aufstieg, Macht, Tragik. Verlag NZZ, Zürich 2009. ISBN 978-3-03823-522-4, 516 Seiten, 300 Abbildungen; Preis: 45 Euro / 58 CHF.



■ Auch an der beschaulichen Schweiz gingen die großen europäischen Umwälzungen des 19. Jahrhunderts, Industirialisierung und Aufklärung, nicht spurlos vorüber. Bei den Eidgenossen prägte Alfred Escher diese Epoche, einer der großen Patriarchen jener Zeit, neudeutsch würde ihn mancher vielleicht eher als einen „Macher" bezeichnen. Mit seinem Namen sind Institutionen wie die Credit Suisse und die Eidgenössische Technische Hochschule (ETH) in Zürich verbunden, aber auch die Nordostbahn und vor allem die Gotthard-Bahn und der Bau des weltbekannten Gotthard-Tunnels. Dieses umfassende Werk ist nicht nur eine gelungene Biografie, es vermittelt einen grandiosen Einblick in die Ära der Industrialisierung. *al*

● ***Fazit: Lesenswerter Einblick ins 19. Jahrhundert***

Niedersachsen-Rösser

Dr. Matthias Schmidt: Privatbahnen und Regionalisierung in Niedersachsen. Lokrundschau-Verlag, Gülzow 2010. ISBN 987-3-931647-25-4, 112 S., 111 Abb.; Preis: 24,80 Euro.



■ Die Zwischenbilanz des Schienen-Personennahverkehrs (SPNV) im Bundesland Niedersachsen fällt, wie der Untertitel schon andeutet, positiv aus. Immerhin acht verschiedene private Eisenbahnunternehmen – Stand Dezember 2010 – sind neben DB Regio und der von der DB AG betriebenen S-Bahn Hannover im Auftrag der Landesnahverkehrsgesellschaft (LNVG) unterwegs. Auf Bahnreform und Konsequenzen der Regionalisierung folgen Portraits der LNVG sowie der einzelnen Privatbahnen und deren Strecken. Die vom Autor festgestellte bunte Vielfalt leidet dabei ein wenig an teils mangelnder Bildqualität. *hc*

● ***Fazit: Detaillierte Darstellung des SPNV in Niedersachsen***



An MODELLEISENBAHNER
„Leserbriefe", Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Zentralbahntunnel

Betrifft: „Zwischenhalt", Heft 3/2011

Am 18. September 2010 fuhr ich auf der Zentralbahn bis Engelberg. Der Tunnel zwischen Grafenort und Engelberg war noch im Bau. Daran erinnerte ich mich, als ich im MODELLEISENBAHNER nun die Meldung las, dass der Tunnel mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 in Betrieb genommen wurde. ***Christoph Thienel, 09599 Freiberg***



Foto: Thienel

Noch als Baustelle präsentierte sich das Tunnelsüdportal am 18. September 2010.

Völlig begeistert

Betrifft: „Massen-Beschleunigung", „Made in China", Heft 3/2011

Nach vielen Jahren schweigenden Abonnements musste ich jetzt doch einmal zur Feder greifen, nachdem ich soeben die März-Ausgabe gelesen habe. Ich bin völlig begeistert von Ihrem Beitrag über die fantastischen Fortschritte der chinesischen Eisenbahnen, der endlich einmal nicht nur über die Dampflokreservate berichtet, sondern über den Streckenausbau, die Elektrifizierung und die Hochgeschwindigkeitsnetze. Sehr schöne, anschauliche Fotos und von der in vielen anderen Medien deutlich spürbaren westlichen Arroganz keine Spur! Ich freue mich schon auf weitere Berichte aus dem größten Eisenbahnland der Welt! Natürlich ist auch der Besuchsbericht über die Modelleisenbahnbauer von Dongguan eine ideale Ergänzung zum Titelthema. ***Peter Schumann, E-Mail***

Einfach genial

Betrifft: „Die große Krise", Heft 2/2011, „Die Eisbach-Sequenzen", Heft 1 u. 2/11

Seit zirka 50 Jahren lese ich nun schon Eisenbahn-Literatur, noch nie aber so konkret und informativ über das interessante Thema der Entwicklung und des Niedergangs deutscher Lokomotivhersteller wie im Artikel „Die große Krise". Und die unter den beiden Artikeln „Die Eisbach-Sequenzen" vorgestellte Winter-Modellbahnanlage ist mit Worten schon fast nicht mehr zu beschreiben, sie ist einfach genial! ***M. Lang, E-Mail***

Fehlerteufel

Betrifft: „Da geht noch was!", Neuheiten von der Spielwarenmesse Nürnberg, Heft 3/2011

Wenn im aktuellen Messebericht eine abgebildete Roco-10 001 wiederholt als 01.10 vorgestellt wird und die neue 61 002 als Entwicklung der Lübeck-Büchener Eisenbahn für den Henschel-Wegmann-Zug beschrieben wird, dann hat es zumindest im zweiten Fall nichts mit einem Flüchtigkeitsfehler zu tun. Schnelligkeit hat ihren Preis.... Aber vielleicht sollten Modellbahnberichte nicht unbedingt von Fachfremden geschrieben werden. ***Jürgen Utecht, E-Mail***

Anmerkung der Redaktion: Da ging offensichtlich schon nichts mehr. Wir können für diesen Bockmist nur um Entschuldigung bitten und verweisen auf die Fehlerkorrekturen in Modellbahn aktuell auf Seite 96.

Armes Deutschland

Betrifft: „Geheimsache ICE" (Bahnpost), Heft 3/2011

In seinem Leserbrief beklagt sich Dr. Rolf Brüning zu Recht darüber, dass es Kursbuchtabellen in gedruckter Form nur noch in einigen Regionalkursbüchern gibt. Auch ich reise notgedrungen mit einem Laptop, um unterwegs auf die ja nicht seltenen Störungen im Betriebsablauf der Deutschen Bahn kurzfristig reagieren zu können. Misslich ist, dass man auch dann keinen Zugriff auf die früher unter zweistelligen Kursbuchnummern abgedruckten Fernverkehrsverbindungen hat. Hier behelfe ich mich mit einer Ausgabe des von Thomas Cook herausgegebenen „European Rail Timetable" – armes Deutschland, dass man für innerdeutsche Reisen jetzt schon auf ausländische Kursbücher angewiesen ist. ***Eckhard Hübener, 22145 Hamburg***

Moskwitsch 408

Betrifft: „Doppelpack von Herpa", Heft 2/2011

Sie zeigen ein Zweierpack von Modellautos der Firma Herpa. Dabei handelt es sich jedoch nicht um den Moskwitsch 403, sondern um den Moskwitsch 408. Ich habe ein derartiges Auto von 1969 bis 1973 selbst gefahren. Der Vorläufer Moskwitsch 403/404 wurde nur bis zirka 1965 gebaut und unterschied sich in der Karosserieform wesentlich vom 408. Der Moskwitsch wurde übrigens auf einer bei Opel demontierten Fließbandstraße gefertigt. ***Bernd Hosemann, E-Mail***

Anmerkung der Redaktion: Unser Leser hat Recht. Wir bitten, diese Verwechslung zu entschuldigen.

PZB-Debatte

Betrifft: „Die Tragödie von Hordorf", Heft 3/2011

Eine Monatszeitschrift sollte sich mit Bemerkungen, wer ein in welcher Stellung befindliches Signal beachtet hat oder nicht, doch eher zurückhalten. Wenn Sie eine Debatte darüber auslösen wollen, warum die seit 1931, wie Sie schreiben, bekannte PZB auf diesem Streckenabschnitt nicht zur Anwendung kam, so kann ich nur sagen, dass 20 Jahre Kapitalismus offenbar nicht genügt haben, um hier etwas zu ändern. ***G. Bernreither, E-Mail***

Einst zweigleisig

Betrifft: „Die Tragödie von Hordorf", Heft 3/2011

Magdeburg – Halberstadt – Thale war bis Kriegsende als Hauptstrecke durchgehend zweigleisig ausgebaut. Der Rückbau erfolgte durch die sowjetische Besetzung. Ein Wiederaufbau erfolgte vermutlich wegen des Bedeutungsverlustes nicht. An der Strecke liegende Industrieanlagen wie das Hüttenwerk Thale wurden stillgelegt oder waren im Krieg zerstört. ***Rudolf Knappe, 34131 Kassel***

- Verkaufen
- Suchen
- Tauschen



GÜTERBAHNHOF

VERKÄUFE
Dies + Das

Für Ausstellungen: Glasscheiben 29 x 29 cm (Raster 30 cm) und Würfel gegen Abholung kostenlos abzugeben. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614.

www.ewd-digital.de

Digitalumbau, Sound-Einbau ESU, Uhlenbrock, mit Einbau ab € 30,–. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Verbeck-Lokschilder weiterhin erhältlich: www.mk-schilderversand.de

Ätzeinrichtung: 2 Küvetten 25 x 28 cm und 28 x 42 cm, Luftpumpen, Heizstäbe, Belichtungslampe (Halogen) mit Ständer. Ätzbehälter Köster Elektronik RAPID II mit Pumpe und Heizung zus. € 100,–. Nur Abholung. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614.

www.finster-trassenmodultechnik.de

Märklin H0 Metall Delta Digital zu verkaufen. Rollendes Material, Gleise, Weichen, 2 Vitrinen für Züge, Häuser, Material Landschaftsbau, Oberleitung, Modellautos, Brücken, Gipsbinden, Kabel, Stecker, Ersatzteile, Preis nach Besichtigung. Aufzählung unvollständig, guter Zustand. Standort: 56823 Büchel/Eifel. Tel.: 02678/953837 oder 0176/96926771.

www.Ladegut-Modellbahn.de

Modellbau Peter Modelleisenbahnen aller Spurweiten, Zubehör, Gebäude. Tel.: 0351/4759994, www.modellbau peter.com.

Ergreifender Greifer! 03733/66090
www.maschinenbau-leibelt.de

www.Feines-in-TT.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

Verkaufe ehemaligen Bahnhof & Nebengebäude, Dienst und Warteraum, Nutzfläche ca. 380 m², Grundstück ca. 800 m², Thür., PLZ 99713 Hohenebra, 15.000,–. Tel.: 0172/6304902.

www.modellbau-chocholaty.de

Drehbank Proxxon P0230/E, 1 Jahr, mit Späneauffangwanne, Satz Drehstähle u. Buch Drehmaschinenpraxis, nie benutzt und noch eingefettet, € 700,–. Tel.: 0208/483553.

Verkaufe Original Alu-Plakette DB von der Dampflok, Kursbücher 70/80/90er Jahre, FdE-Kalender, Lok- + Tenderoberteil in Blau Lok 03^{10}, desgleichen Fleischm. Lok 50 622, elektr. Schlusslaterne der SNCF, Fahrstraßenhebel vom mechan. Stellwerk, viele Hefte Eisenbahn-Journal sowie Eisenbahnmagazin, Formsignalflügel. Preis Verhandlungssache. Tel.: 0451/894774.

www.qmb-modellbau.de

Wir bringen Ihre Modellbahn in Schwung: www.TLS-Modellbahn-Plausch.de. Sprechen Sie uns an. Wir nehmen uns Zeit für Sie. Tel.: 06150/83910, Fax: 06150/81739. NEU: Große Schauanlage www.modellbahnschau-odenwald.de.

www.gelstertalbahn.de

Verkaufe Miniclub ca. 25 Loks, ca. 100 Wagen, Personen u. Güter, unzählige Gleise u. Weichen, alles ungebraucht. Liste. Tel.: 07957/1288.

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

www.modellbahnladen-online.de
NEU + Gebraucht: TT, N, H0, H0m, DDR, Autos..., ANKAUF und VERKAUF, Tel: 0871/8000170.

MIBA, Eisenbahn-Journal, Modelleisenbahner. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Märklin Oberleitung: 109 Masten, Kreuzungstücke, 154 Fahrdrähte, 10 Turmmaste, alles € 70,–. Tel.: 030/8177969.

www.lok-doc-wevering.de

Li. 4 DRG Kn. W. H0 € 25,– geal.; BR V 200035 € 40,–; 3 Lima Popw., 1 FS ETA € 401,10. 1 21R V 80 DB. Mä. 2 2080 Flaw. m. Holz à € 10,–; Kr. W. DB 6804 m. Ausl. W. € 30,–; DB Fl.W. m. Kabelr. € 10,–; Flm. P Gw. € 10,–; Li. Sp. W. blau-beige DB WRügH € 15,–; Pi. BR 44234 geal. € 50,– rot. Mitropa Schl. W. € 15,–; 2 motorl. Tender 3T16 DB u. T31,5 22 € 20,–; Packw. DB 122620 € 8,–; Säuretopfw. € 10,–; Ro. 3 Kippl. € 20,–; Flm. BR 24 neuw. € 80,–; Ro. BR 23105 Museumsl. neu € 150,–; 1. K.Bay.Sts.B. Königsw. Platin neu € 90,–; TT Berliner BR 92 € 30,–; N -Trix mini Diesell. V 120 € 40,– und v. Modellhäuser preisg. H0. Bruno Wagner, Tel.: 04955/5753.

geschaeft@diba-modellbahnen.de

Kleinanzeigen mit Riesenreichweite! Jetzt erreichen Sie noch mehr Interessenten – der Anzeigenpool von MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal verschafft privaten und gewerblichen Kleinanzeigen den maximalen Wirkungsgrad!
Ab sofort erscheint jede MEB-Kleinanzeige parallel nicht nur im GÜTERBAHNHOF des MODELLEISENBAHNER, sondern auch im MINI-MARKT des Eisenbahn-Journals und der MIBA. Somit sind Sie in den wichtigsten Zeitschriften für Modellbahner und Eisenbahnfans in Europa vertreten.
Und das Schönste ist der kleine Preis für Ihre Kleinanzeige: Für nur € 5,– pro 5 Zeilen sichern Sie sich die Aufmerksamkeit von mehr als 170.000 Lesern*. Eine Kleinanzeige, fünffache Wirkung – nutzen Sie unser Auftragsformular auf Seite 43.
Für Internet-Nutzer gibt's den Kleinanzeigencoupon auch als PDF-Dokument zum Ausdrucken unter www.modelleisenbahner.de

Anzeigenschluss für Heft 6/2011 ist der 08.04.2011

Alle später eingehenden Anzeigen werden automatisch in der nächsten Ausgabe veröffentlicht. Antwort auf Chiffre-Anzeigen schicken Sie an: VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Anzeigenabtlg., Chiffre-Nr. ...., Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck.

*Leseranalyse Februar 2010

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB-RhB gesamtes Programm zu verkaufen. Kiss Ge 4/4, Ge 6/6 II digital, unbespielt, je € 1300,– FP. Tel.: 0176/53569991.

LGB neuwertig, kein Freiland, alles im OK: 2 Dampfloks, 5 Personenwagen, 8 Güterwagen, 4 Weichen, ca. 45 m Gleis, mögl. kpl. verk. Liste m. Freiumschlag anf. Tel.: 034601/23795.

www.besiggmbh.de

Märklin Sammlungsauflösung Spur 1. Alle Fahrzeuge absolut neu und originalverpackt. Darunter viele Raritäten, teilweise über 40 Jahre alt. Faire Preise und seriöse Abwicklung garantiert. Liste bitte anfordern. Versand auch ins Ausland möglich. E-Mail: mbenthusiast@gmx.de.

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

Spur S Stadtilm. Biete Triebwagen, grünes Gehäuse + Beiwagen in OVP oder BR 24 top. Suche Südfrüchtewagen oder E 18 blau, rot, gelb. Tel.: 035756/63034 oder 0162/4000762.

LGB-Gleise 30 Stck. Nr. 1100, R1, je € 4,– zus. € 90,– sowie 2 Elektroweichen € 40,–, 12 St. Nr. 1500, R2, € 30,–. Tel.: 0170/5239260.

www.spur-0.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

2 x Personenwg. LGB 70241 rotbeige, Nostalgiewagen aus Set, wie neu, je € 75,–. Tel.: 0365/7112963.

Verkaufe folgende Spur 0-Loks: Kiss BR 01 220, DB-Keks, Witte-Bleche, offene Schütze, Neubaukessel, Mindestrad. 80 cm € 1850,– VB. Bad. IV h (18.3), Deutsche Reichsbahn, Schweizer Kleinserie, Bauer-Antrieb, hervorragende Fahreigenschaften, Innentriebwerk m. echter Kropfachse, sehr filigrane Finscale-Räder m. superfeinen elliptischen Speichen aus MS gefräst m. Edelstahl-Radreifen, Führerhaus m. bewegl. Türen u. schön gestalteter Inneneinrichtung. Eine sehr schöne Lok. Beide Loks sind neu. Info u. Fotos Tel.: 06806/989818, Fax: 06806/989828.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Liliput Wien WS-Loks: 10105, BR 011087 DB, stahlblau € 200,–; 10137 BR 01-1066 UEF, Öltender, € 200,–; 5226 BR 52-1198 ÖGEG, Wannentender € 180,–; 11009 BR E 10340 DB, Bügelfalte, blau/grau € 140,–. Lil. Bachm. Set 350114 Gotthard Express, alles neu, OK. Tel.: 05625/5981.

Modellbahneck Ethner
Freyburger Str. 4 • 06618 Naumburg
Tel. 0 34 45/20 22 21
modellbahneck-ethner@t-online.de
Wir führen alle gängigen Modellbahnhersteller und Zubehörlieferanten sowie Kleinserienhersteller
– außer Märklin –
Drei-Leiter-Modelle anderer Hersteller möglich!
Schreiben Sie uns Ihre Wünsche und wir erstellen Ihnen ein Angebot!

www.augsburger-lokschuppen.de

Messing-Modelle USA + Europa
www.hso-hobbies.com
hugo.sollbach@hso-hobbies.com
Tel.: 0177/4100358
Fax: 02241/946915

RhB + FO BEMO: 746141 Zementsilo. Tiefenkastel (Metall) € 100,–; Lok 1256122 Ge 2/4 € 150,–; Steuerwagen 3287123 € 35,–; 3268 1. Kl. € 35,–; 3253 2. Kl. grün € 35,–; 3264 Pw grün € 30,–; 3265126 Pw rot € 30,–; 3269121 4-achs. Pw rot € 35,–; 2254 FO GBv € 25,–; 2279110 Rhäzünser € 25,–; 3264182 Fahrradwagen € 35,–; 2274321 MOB Henniez € 25,–; 3 Mohrenköpfe zus. € 80,–; 2 Hochbordwagen 2255 + 1 Hochbordwagen 2251 € 80,–; 3 Holztransportwagen € 75,–; Niederbordwagen grau € 20,–; 2 Kübelwagen 2258 zus. € 50,–; Niederbordwagen braun 2268102 € 20,–; 5 Gedecke Wagen GB/Gbk-v zus. € 120,–. Versand Inland € 8,–/€ 12,–: H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614, Fax: 0711/7970657.

Verk. Signallampe für Hauptsign. Propan mit Flasche € 60,– (Abhol.). Zugschlusslaterne DB € 45,– (Abholung). DB-Unfallplakate € 5,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471, Fax: 937433.

www.zum-alten-Dampfross.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

Mo.–Do. 9–17 Uhr, Fr. 9–15 Uhr.
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Schweizer Güterwagen AKU: 2 x SALMEN-BIER je € 25,–; CIBA-GEIGY Silowagen € 30,–; 2 Fbk Wagen mit Hochbordeinsatz je € 20,–. Lil. + Lima Gklm-v für Güter die Bahn je € 20,–, zus. € 130,–. Versand Inland € 8,–. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614, Fax: 0711/7970657.

www.modellbahnshop-remscheid.de

Verkaufe gegen Gebot + Versandk. Mä. digital mit OK: 3047 BR 44 mit Raucheinsatz; 3022 BR 194; 3054 BR 103; 3075 BR 216; 3146 BR 236. H. Starek, Tel.: 07940/9829295.

Ankauf: Vogelbusch
Eisenbahn-Arsenal seit 30 Jahren
Berlin-Friedenau
Cranachstraße 9
Tel. 030 - 8 55 43 43
www.eisenbahnen.com

Stellwerk Kalthof
Ihr Modellbahn-Profi
Stellwerk Kalthof Inh. J. Kaiser e.K.
Neue Anschrift: 58675 Hemer Geitbecke 7
Tel. 02372/55920-35 Fax 02372/55920-38
MÄRKLIN - TRIX - FALLER - BRAWA
FLEISCHMANN - VOLLMER - ROCO
PIKO - NOCH - BUSCH - BREKINA
WIKING - HERPA - RM - VIESSMANN
märklin
LGB
Die neue Versandliste 2011 ist da !
Prallvoll mit supergünstigen Preisen und den aktuellen Messe-Neuheiten senden wir sie Ihnen für EUR 2,75 in Briefm. (5x € 0,55) gern kurzfristig zu. Bitte Baugr. angeben!
Internet: www.stellwerk-kalthof.de E-Mail: stellwerk-kalthof@t-online.de



Der Lokschuppen Dortmund GmbH
Der Lokschuppen Dortmund GmbH,
Märkische Str. 227, 44141 Dortmund
Tel.: 0231 / 412920, Fax 0231 / 421916,
Internet: www.lokschuppen.com
e-mail: lokschuppen@t-online.de
Wir leben Modelleisenbahnen und Modellautos!! Auf über 700 qm präsentiert Ihnen der Lokschuppen in 72 Vitrinen über 5000 Lokomotiven aller Spurgrößen. Riesenauswahl an Fahrzeugen, Zubehör, Modellautos, Lego, Playmobil usw. So etwas haben Sie wahrscheinlich noch nicht gesehen. Der weiteste Weg sollte Sie nicht daran hindern uns zu besuchen. Versand über Online-Shop, Schauanlage im Geschäft.
EUROTRAIN

ACCUCRAFT TRAINS
NEUHEIT 2011
DRG Baureihe 45
Limitiertes Live-Steam Modell im Maßstab 1:32, 45 mm Spurweite, Gas gefeuert.
Ausstattung: 3-Zylinder Triebwerk, Achs- u. Handspeisepumpe, Manometer, Wasserstand, Zylinderentwässerung ...
Vorbestellpreis bis 21. September 2011
4600,- Euro
Schriftliche Vorbestellung erbeten.
Abbildung zeigt BR 45 im Original
MBV SCHUG Accucraft Distributor Europe Neustrasse 18 D-54340 Detzem
Tel: 06507-802326 www.accucraft.de info@accucraft.de

Pico H0 Anlagenteile: 8 Loks, 30 Waggons, Gleise, Weichen usw. Baujahr ab 1960, zu verkaufen. Tel.: 03871/450307, loesekann@gmx.net.

www.suchundfind-stuttgart.de

Märklin H0 im OK, unbespielt: 33190 BR 17.0 DRG € 200,–; 34988 P 8 der KPEV € 110,–; 46034 Wg.-Set Kohletransp. 5 Wg. € 70,–; 46168 Wg.-Set Orgeltransp. € 60,–; 47901 Wg.-Set Gleisbauzug € 65,–; diverse Bierwg. je € 10,–. Bitte Liste anfordern, Tel.: 030/8151706.

www.Modellbau-Gloeckner.de

Trix 22705, BR 10. Fln: 5601, 5610, 5611, 5619, 5601, 5603, 5604, 5604, 5603, 5606, 5606, 5605, 5609, 5603, 5607-2x. Lima E 10004, alles in OVP, Preis VB. Wunderlich, 09192/6861.

www.werner-und-dutine.de

Verkaufe doppelte Kleinserienmodelle namhafter Hersteller, sowie große Sammlung Industriemodelle, auch USA Sound-Loks. Ebenfalls Super Gleichstrom-Anlage aus Fremo Modulen mit Riesen Bw, Bilder auf Anfrage. info@safe-gmbh.de oder Tel.: 02641/28466.

Micro-Metakit für € 9,90?
www.traum-modell.de

Verkaufe Sachsenmodelle Sonderzug nach Pankow, Teil 1–4, Preis VB. Tel.: 0172/5961902.

Profi-Filme von RioGrande-Video. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Große Märklin Digital-Anlage wird aufgelöst. Loks, Zugpackungen, Waggons, C-Gleise, viel Zubehör, Ersatzteile, Autos, Hausbausätze Auhagen, Faller, Kibri, Pola, Vollmer, Kataloge, Zeitschriften. Alles neuwertig in Originalverpackung. Liste kostenlos. Tel. + Fax: 08043/918655. H. Klotz, Niggeln 39 1/4, 83676 Jachenau.

Moba-RUCKERT
Buchloe, Tel.: 08241/90853

Roco: Pers.-Wg. 1 x 44832, 1 x 44820, 1 x 44828, 1 x 44824 je € 12,–; 2 x G.-Wg. Coop Nr. 46167 à € 8,–; 2 x Bauzugwg. DB Nr. 4333B à € 8,–. Kleinbahn: ÖBB Triebwg. 5047 € 45,–. Fl. E-Lok BR 120 Art.-Nr. 4380 € 80,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471, Fax: 937433.

Modellb. e+j Kassel Tel.: 0561/27815

Erzwagensets Ep. 3, neuw., OVP: Klein/M&D 3x4+2 Wg., Mä. 3 Wg. m. Erzbel. + gealt., Roco 3x0MM 51, Preis VH. Alles Top (nie gel.). Tel.: 0511/552262 oder mlodolo@web.de.

Verkaufe Bemo-Bausatz sächs. VI K, 99.64-65, in H0e. Bausatz ungeöffnet, alle Teile original eingeschweißt. Preis € 210,–. Tel.: 0365/4211056.

www.puerner.de

Mariazeller Bahn H0e: Roco 34000 Set 5 Personenwg. € 100,–; Lil. Set 4 Personenwg. braun € 80,–; Stängl MARIAZELLER BAR € 40,– + YBBSTAL BUFFET € 40,–; Roco 3 Personenwag. 34003-05 braun € 70,–; Roco 5 Güterwagen 2 x 34520, je 1 x 34521/22 und 34524 blauer Fahrradwagen € 100,–; M+D 2 x 3-achs. Drehschemelwg. € 30,– zus. € 380,–. Versand Inland € 8,–. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614, Fax: 0711/7970657.

www.Modellbahnen-Berlin.de

Fleischmann-WS-Loks: 1165, BR 65018 DB € 120,–; 1094, BR 94613 DB, digital € 240,–; 1094, BR 941730 DRG Ep. 2 € 150,–; 1010, T3, BR 89462 DRG € 125,–; 1139, BR 39204, DRG € 190,–; 1233, BR 218-420-8 DB, digital, Supersound, alles neu, OK, unbespielt. Tel.: 05625/5981.

www.baehnlewerkstatt.de

Verk. H0 Gl. PJ. versch. Nohab 40,– u. 60,–; E 69 40,–; BR 89.2 45,–; BR 80 35,–; VT 33 45,–; VT 70 35,–; E 11 60,–; E 44 50,–. Gü. BR 64 40,–; BR 86 45,–; dto. 60,–; BR 24 45,–; BR 75 grün 40,–; V 118 40,–; V 200 40,–; V 130 50,–; V 218 25,–; V 232 15,–; BN 150 30,–, Fahrwerk mit Tender. Ro. V 215 50,–; dto. 45,–. Fl. E 69 25,–. Mä. P 8 DR 50,–; S-Bus + Hänger 70,–; BR 89 25,–; BR 42 70,–. Tel.: 0345/8055946.

www.lokpavillon.de

Zwehrener Modellbau-Lädchen
Kassel, Tel.: 0561/46753.

Alle Tipps zu Kleinanzeigen

So bezahlen Sie:

1. Den Betrag dem Auftrag in bar beilegen oder …
2. Verrechnungsscheck beilegen oder …
3. **der einfachste Weg: Abbuchung wählen.** Vollständige Bankverbindung (Bankname, Konto-Nr., Bankleitzahl) angeben. Abbuchungs-Genehmigung gilt nur für diesen einen Auftrag! *Briefmarken können nicht angenommen werden.*

Bitte beachten:

- Für private Wortanzeigen gibt es keine Rechnung.
- Wortanzeigen können nicht farbig hinterlegt oder individuell gestaltet werden.
- Wortanzeigen werden in der Reihenfolge des Eingangs veröffentlicht. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Für Internet-Benutzer:

Sie können Ihre Kleinanzeigen, Ihre Nachrichten, Briefe o. Ä. auch per E-Mail übers Internet an den MODELLEISENBAHNER schicken. Die Redaktion erreichen Sie unter: *redaktion@modelleisenbahner.de* Kleinanzeigen mailen Sie bitte an *e.freimann@vgbahn.de* oder Sie laden den Coupon unter www.modelleisenbahner.de herunter (PDF-Datei).

Kleinanzeigen, Tauschbörsen und Märkte

ab 5,– €

Ausfüllen – ausschneiden (oder kopieren) – zuschicken:

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a
D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel.: 08141/53481-152
(Fr. Freimann)
Fax: 08141/53481-150
E-Mail: e.freimann@vgbahn.de

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen (außer bei Chiffre-Anzeigen). Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung, nach Übersendung Ihres Verrechnungsschecks oder nach Eingang Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung.

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

- ☐ Verkäufe Dies + Das
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
- ☐ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Verkäufe Literatur, Video, DVD
- ☐ Verkäufe Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Verkäufe Fotos + Bilder
- ☐ Verkäufe Fanartikel

- ☐ Gesuche Dies + Das
- ☐ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
- ☐ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
- ☐ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
- ☐ Gesuche Fahrzeuge sonst.
- ☐ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
- ☐ Gesuche Literatur, Video, DVD
- ☐ Gesuche Prospekte, Kataloge, Drucksachen
- ☐ Gesuche Fotos + Bilder
- ☐ Gesuche Fanartikel

- ☐ Sonstiges
- ☐ Urlaub, Reisen, Touristik
- ☐ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)

- ☐ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
- ☐ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
- ☐ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–
- ☐ Chiffregebühren + € 8,–

- ☐ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 6,– pro Zeile + MwSt

- ☐ 1 x veröffentlichen
- ☐ 2 x veröffentlichen
- ☐ 3 x veröffentlichen
- ☐ 4 x veröffentlichen
- ☐ 5 x veröffentlichen
- ☐ .... x veröffentlichen

Privatanzeige bis 5 Zeilen **€ 5,–**

Privatanzeige bis 10 Zeilen **€ 10,–**

Privatanzeige bis 15 Zeilen **€ 15,–**

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ________

- ☐ Abbuchung (nur Inland):

Konto-Nr. / Bankleitzahl

Bank

- ☐ Betrag liegt als Scheck bei.
- ☐ Betrag liegt bar bei.

Keine Briefmarken senden!



An der Linie ausschneiden – dann passt der Coupon aufs Fax!

Märklin Sammlungsauflösung Spur H0. Alle Fahrzeuge absolut neu und originalverpackt. Darunter viele Raritäten, teilweise über 40 Jahre alt. Faire Preise und seriöse Abwicklung garantiert. Liste bitte anfordern. Versand auch ins Ausland möglich. E-Mail: mbenthusiast@gmx.de.

www.breyer-modellbahnen.de

Preussen-Geschenksets: Fl. 4881 T 16 Personenzug (1984) € 150, Fl. 4886 T 16 Güterzug (1989) € 150, Fl. 4890 T 18 Personenzug (1993) € 180, Li. 351010 Langenschwalbacher 4er Set Ep. 1 € 100, Li. 12602 SVT 137 DRG € 120, Fl. 4160 BR 38 Ep. 3 Bw Bestwig € 120, Fl. 6154 kleine Drehscheibe, Nutzlänge 183 mm € 120, alles OVP, neuwertig. Tel.: 0212/320637.

www.kieskemper-shop.de

Roco WS-Loks: 43928, V 200-035 DB, neu, OK € 120,–; 69382 BR 280 DB, digital, Supersound, neu, OK € 195,–; 43945 + 43946 VT 98.95 DB, 3-tlg., Beleuchtg., neu, OK € 185,–; Köf 3, 335-09007 DB, WS, neu, OK € 95,–; Roco-Set 44021, Kesselw., BASF, 4 Wag., neu, OK. Tel.: 05625/5981.



Gerard Wien H0-BS ET 10, RP 25, 15 Etappen € 465,–. Teichmann H0-Wipplagerfahrw. BR 94 (für pr. T 16.1, GFN) RP 25 € 480,–. Weinert H0-BS Nr. 4032 ETA 179, Akku-Triebwg., DB, RP 25, Faulhabermot. € 270,–. Weinert H0e-BS Nr. 100105 Schmalspur-Dampflok der Harzquerbahn, 99 5906, Faulhabermotor 265,–. Jeweils + Versandkosten. Tel.: 06332/40877.

Lima: ETA 515 DB rot € 35,–; IC 403, 4-tlg. € 90,–; Straßenbahn Art.-Nr. 208585 u. 208586 je € 75,–; ET 430 DB rot € 85,–. Liliput: Dampfspeich. Lok Art. 10300 € 90,–. G. Krebs, Bahnhofstr. 32, 38372 Büddenstedt. Tel.: 05352/6471, Fax: 937433.

Mä. BR 23014, BR 89005, Schienenbus, Trafo 280, div. Güterwg. + Personenw., 6 E-Weichen, 8 H-Weichen, 63 Gleise, Entkuppler-Prellböcke, Signal, nur kpl. € 540,– VB. 05321/25755.

www.lokraritaetenstuebchen.de

Hruska BR 84 € 130; BR 91 € 90. Piko BR 118, V 100, BR 130 je € 40; VT + SVT je € 55; BR 120 € 50; 01, 03 je € 55 sowie Piko Seltenheiten ME 1302, ME 101 + 102 usw. 06055/8820043.

www.modellbahnritzer.de

Suche Märklin H0-Diesel-Loks Nr.: 3681/1 BR 221 und 3081/1 BR 220 beige/türkis, VHB Koll. Tel.: 0174/7264939.



Mä. 83341 x995-Amtr., Umb.-Gl. € 156,–. Trix-int.: Doppellok EMD F7 Amtr. € 225,–; DB-BR E 120 € 149,–; 22700 „Adler" € 398,– „Holzk."; 22411 Preuß. T-Lok T2 € 129,–; Dampfspeicherl.-D-Kuppl. Werk 1 € 169,–; 23376 DRG Güterz. 6-tlg. € 129,–; 21253 Bay. Pers. Zug um 1880 5-tlg. € 129,–. T-Expr. 3 x Erz IIId. € 99,–. Alles OVP. Tel.: 04941/10660, Fax: 61992.

www.spiel-hobby-Hank.de

Verk. H0e 2 zweiachsige Personenwagen K.sächs.Sts.E.B. 1881, technomodell, neuwertig, in Originalverpackung. J. Jesse, Tel.: 06584/992064.

www.Feines-in-H0.de

H0 Trix 22580 Doppell. Ae 8/14 SBB 3 Bügel € 230,–; Roco 63771 Ae 8/14 € 180,–; Roco Transalpin Mittelwag. rot 43060 à € 30,–, 3 x € 85,–. Alles neuwertig u. OV. Tel.: 034601/23795.

www.modellbahn-pietsch.com

Verkaufe Fernsehturm Rust mit Motor, Top-Zustand, € 35,–. 1 Rivarossi Lok H0 3/6, Motor läuft prima, nur Kuppelstange beim Antriebsrad fehlt € 50,–. Anfrage Tel.: 02724/8224.

www.ddr-in-1zu87.com

Verschiedene Messingloks zu verkaufen. Tel.: 0179/4934971 oder E-Mail eisenbahn2@gmx.de. Fotos vorhanden.

www.menzels-lokschuppen.de

V188 m. Eisenbahn-Geschütz u. Waggons € 140,–. Mä.: V 60 m. Telexkuppl. € 100,–; DB BR 38 m. Wanne € 110,–. Mä. Hamo: DB BR 81 € 85,–; DB BR 152 E 14 € 5,–. Piko: DR BR 185 € 60,–; DB BR 66 € 60,–; CSD E 4992 € 60,–. Rivar. DB BR 39 € 125,–. Flm.: DB BR 01 € 175,–; DB BR 24 € 100,–; DB BR 64 € 120,–; DB BR 55 € 125,–. Roco: ÖBB BR 1189 € 150,–; DB BR 74 € 80,–. 02351/14827.



www.modelltom.com

Biete Weinert Fertigmodelle der HSB Epoche 3, BR 996102, BR 99247, BR 996001, BR 995811, TW 1 und TW 3 in Lackierung der NWEG. Preis nach Vereinbarung. Tel.: 0172/3839180.

www.1000Loks.de

H0-Modelle Einzelstücke: Schneepflug Rahden Ep. IV, rote Schar, ohne Kabine € 70,–. Rivarossi BR 98 009 Windberglok Bauart Meyer € 80,–. Versand je € 8,–. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614.

www.guenstige-Loks.de

Mä. Insider Modelle: 30159 Ce 6/8, CCS 800/3015, neu + OVP € 485,–, 3477 Schienenzepp. auf Holzsockel 60 Jahre H0, 75 Jahre Reichsbahn, neu € 155,–. Tel.: 06055/8820043.

www.modelltechnik-ziegler.de

Blätterkatalog
www.weinert-modellbau.de

ET 420001-0, orange, Röwa 1303, Vitrinenmodell, Gleichstrom, € 120,– plus Versand. Tel.: 030/26557555.

www.Langmesser-Modellwelt.de

Roco Ganzzug 6 Wagen Nr. 4370A, Salzgitter–Peine, neu, OK € 120,–, Kohlewagen Nr. 46240, 8 Stück, neu, OK € 120,–, 3 Stück Kompostwagen Nr. 46227, 46228, 46229, neu, OK € 50,–. Piko 4 Windbergb.-Wagen DRG Nr. 59233, 59234, 59304, 59305, neu, OK € 50,–. Tel.: 05625/5981.

www.remiwe.de

Rarität: Herr/Zeuke-Schmalspurlok, Spur H0m, gebraucht, z. vk., € 85,–. K.-H. Metzner, Fürstenstr. 156, 09130 Chemnitz.

H0m Tillig 02904 Spreewaldguste, H0 Postwg. DP Philatelie Sonderm. Post-24-14, M+D SSY Flachwg. Sonderserie 120, Preis v. weitere Liste unter 0211/26108174.

Ro. Renfe 63446 Sound 139,–; 63447 109,–; 43063/1 SBus, 3-tlg., silber 109,–; 63372 Sound 239,–; 63361 199,–; 63241 159,–; Neuware. G. Schwegler, Köstlinstr. 119, 70499 Stuttgart.

www.US-Modellbahner.de

Epoche I, H0, Micro, Bavaria, Fuchs, 60 Loks, 25 Pers.-, 135 G-Wg. sowie über 70 Bausätze M+F. Tel.: 08651/4490.

Magazine, Bücher, Kalender, Video-DVDs.
Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Märklin: Digital Loks, Digital Triebwagen und Personen-/Güterwagen, C Gleise und Weichen, M Gleise, Signale und alter Märklin Oberleitung, 1 Controll 80f und Märklin Drehscheibe, Viessmann Lichtsignale und Steuermodule, Häuser und Straßenlampen sowie Trafos für Fahr- und Lichtstrom zu verkaufen, (kein Versand). 63072 Offenbach, Tel. 069/842207.

www.jbmodellbahnservice.de

Verk. Fleischm. H0, Art.-Nr. 4105, BR 03 151 DR für € 160,–; Piko H0 Art.-Nr. 50026, BR 41 132 DR für € 125,–. Tel.: 03744/212034.

günstig: www.DAU-MODELL.de

RhB + FO D+R: 2 rote Pw Chur-Arosa 20031 + 20032 je € 35,–; 2 x 3266 2. Klasse FO je € 30,–; 3 x 3259 2. Klasse FO mit weissen Streifen je € 30,–; Aussichtswagen Bernina € 40,–; 4 Kesselwagen 4-achs. 28180 je € 35,–; 4 Plattformwagen 28261 je € 30,–; Autotransporter-Set 28450 zus. 4 Stück € 150,–; 2 Schotterwagen (Kleinserie) je € 40,–. Versand Inland € 8,–. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614, Fax: 0711/7970657.

www.modellbahn-apitz.de

Bemo-Loks, nicht gefahren, in OVP, zu verkaufen. 0179/4934971 oder E-Mail: eisenbahn2@gmx.de. Fotos vorhanden.

www.TTM-Shop.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin Sammlungsauflösung Spur Z Mini Club. Alle Fahrzeuge absolut neu und originalverpackt. Darunter viele Raritäten. Faire Preise und seriöse Abwicklung garantiert. Liste bitte anfordern. Versand auch ins Ausland möglich. E-Mail: mbenthusiast@gmx.de.

N-Modelle Einzelstücke: Tw 105 Wuppertaler Straßenbahn auf Arnold-Fahrwerk € 120,–. Bausätze Köf-Schuppen (Weissmetall) € 20,–, Bodenwaage Auenstein € 20,–. Versand € 8,–/5,–. H.J. Spieth, Tel.: 0711/796614.

Verkaufe Spur N Flm. Dampflok BR 12, wenig gefahren, 3 Güterw. offen, 2 gedeckte Güterw., davon 1 Schienenschleifer, alle gefahren, alles zusammen € 160,–. Tel.: 03643/518393.

www.Feines-in-Spur-N.de

N BR 1430R Roco € 50,–; ET 25 DRG Kato € 130,–. W. Mende, Barbara-Uthmann-Ring 17, 09456 Annaberg-Buchholz.

Verk. z. Sammlungsber. TT-Club Rekowagen, Ep. 4, 1x Halbgep./Rollstuhlabt. gr./bei., 2x Personenw. gr./bei., 1x Speisew. rot, MITROPA, wenig gef., je € 15,–. 0160/91232853.

Verk. VT 137, DR, Ep. 3, Bauart Hamburg v. Kato € 50,–; Nohab-M61, CSD m. Faulhab.-Motor v. Minitrix € 80,–; BR 55, DR, Ep. 3 v. Fleischm. € 50,–. Alle Loks sehr guter Zust., schr. an: G. Schönrock, Am Alten Markt 10, 14467 Potsdam oder Tel.: 0331/615029.

Blätterkatalog www.weinert-modellbau.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge sonstige

Verk. Modell-Diesel-Lok, Maßst. 1:8, 7 1/4", 3 Achsen, 3 Motoren, 750 Watt, elektronische Motorsteuerung. Info am Tel.: 05344/803426.

www.slot-and-cars.de

Achtung H0 Modellbahner: 4500 neu, org. verp. Brauereitrucks, für H0 Modellbahn gut geeignet, weil Trucks schön + günstig sind. Stück € 1,50. Mehr – billiger. Nähere Details Tel.: 09222/558 (ab 20 Uhr).

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.gleisbettung.de

2 Glasvitrinen m. Holzsockel, 14 Wandvitrinen für H0-Modelle, verschiedene Größen auf Anfrage, z.T. mit zusätzlichen Glasregalen, preiswert zu verkaufen. Tel.: 06207/6972.

www.modellbahnzubehoer.at

Echte Steinkohle f. alle Modellbahngrößen. www.klasse-kohlen.de. Verschiedene Körnungen als Probeset für € 1,– + € 1,50 Versand. Klasse M10/HS. Peissenberg, Tel.: 08803/3332.

www.jordan-modellbau.de

Über 500 Modellautos 1:87, wie Pkw, Coupe, Kombi, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Lastzug mit Hänger, Zugmaschine, Kühl-Lastzug, Großraum-Sattelzug, Öl-Tanklastzug, Doppeldecker-Bus, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr. Von: Albedo, AMW, Brekina, Busch, B&S, Herpa, Rietze, Wiking, historische Märklin. Alle in Originalverpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Verkaufspreise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

Verkaufe wegen Wechsel neue Tams Easy Control, noch originalverpackt, € 150,–. Tel.: 0172/6344084.

Mikrostreifen + Profile, cnc-gefräst weiss + farbig, ab 0,5 x 0,25 mm **www.luetke-modellbahn.de** Tel.: 08142/18384, Fax: –/40727

www.Ladegut-Modellbahn.de

Gleiswedel H0, Höhe 40 cm, komplett aufgebaut, mit Platte 1,0 x 1,0 m inkl. ca. 11 m Gleis Fleischmann, alles unbenutzt, zu verkaufen. Neupreis € 500,– € für € 300,–, nur Selbstachtung. Tel.: 0177/2515888.

www.train24.de

H0-Zubehör von DDR-Zeit aus Pappe, Holz, Blech gesucht, z.B. Kohlehandlung, Schotterwerk, Wasserturm, auch beschädigt anbieten. Tel.: 0151/50536847.

www.modellbahnservice-dr.de

In meiner Weihnachtspost hat mir ein Modellbahner aus Bonn (lieber Kunde) nebenbei geschrieben, dass er sich immer freut, wenn er von mir eine Anzeige lesen kann. Mein „Verdienst" soll aber nicht komplett in die Werbung gehen. An dieser Stelle muss ich mal sagen, dass die Anzeigen sehr günstig sind. Das mit den Vitrinen mache ich ja nicht beruflich, sondern das geht zu meinem Modellbahnhobby. Wenn Sie mal das Prospekt über die Vitrinen aus massivem Holz mit Glasschiebefenster für alle Spuren wollen, dann schreiben Sie an **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln**, Postkarte mit deutlichem Absender genügt. Wenn Sie mir noch Ihre Spur angeben, werde ich das in dem umfangreichen Prospekt besonders kennzeichnen.

www.khk-modellbahn.de

Liebmann-Gleise, z.T. Originalzustand, abzugeben. Preis VB. Sebaste Lutz, Gardelegener Str. 54d, 39576 Stendal. Tel.: 03931/214903.

www.auhagen.de

www.Feines-in-Spur-Z.de

Trix-Express Gleise, 3-Leiter, 120 Stück u. 8 Weichen, gerade, gebogene (2 Radien) u. Sondergleise, 60er J. für € 110,– zu verk. Tel.: 06224/766218.

www.hack-bruecken.de

Verkäufe
Literatur, Video, DVD

Zu verschenken, alle Bestzustand: EK 2008, 09/10, MEB 2003/04/06/07/08/10, Eisenb. Österr. 2007/08/10, Mä. Mag. 2008/09/10, Mod. Eb. Spez. 2009/10, Mod. Schule Nr. 17/18/19/20, HIK 2002/03/04/06/07/08/10. Schmidt, Lauf, Tel.: 09123/5369.

Literatur und Filme für Eisenbahn-Fans. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Verkaufe gegen Höchstgebot: komplette Jahrgänge des Eisenbahn-J. von 1975–2010 in EJ-Ordnern od. Schubern plus die zahlreichen Sonderausgaben, Specialhefte u. Extra-Ausgaben. Vorzugsweise komplett od. in großen Stückzahlen abzugeben. Tel.: 06222/6798051 AB.

Das Archiv der Dt. Dampflokomotiven 1848–1965, 3 Bd., kpl. 652 Karten, für € 135,– + € 15,– Versand oder Abholung im Barnim. Tel.: 0160/7942466.

Verkaufe Modelleisenbahner 1990–2008 € 100,– + Versand, evtl. Abholung. Helmut Medler, Im Rohrfeld 13, 63667 Nidda. Tel.: 06043/950086.

Verkaufe ca. 700 Eisenbahnbücher: Bildbände, Lok- und Wagenbeschreibungen, EK-Baureihenbücher. Fachliteratur Fahrzeugtechnik, Bahnanlagen, Signal- und Stellwerkstechnik, Privat-, Klein-, Feld- und Straßenbahnen, regionale Verkehrsgeschichte, Jahrbücher, Kenning Schmalspur- und Kleinbahnbücher, Kursbücher, Eisenbahnkarten, Dienstvorschriften sowie orig. SBB-Lokbeschreibungen. Siegfried Knapp, Postfach 1407, 88308 Isny oder siegfried.knapp@t-online.de.

Elsners Taschenbuch für den Werkstätten- und Betriebsmaschinendienst bei der Deutschen Reichsbahn von 1938. Tel.: 0170/4345036.

Achtung N-Bahner! Alles um, zur und über die Spur N erhalten Sie regelmäßig von der IGN. Umfangreiche Leseprobe gegen € 0,92 Rückporto abrufen bei: Osburg, Kirtaweg 10, 81829 München.

Verkaufe Modelleisenbahner ab Jg. 1955–2007 komplett, nach VB. Tel.: 03562/8949.

www.bahnbuch.de

Das Liliput-Buch von Ernst-R. Claus ist da! Band 1 = Triebfahrzeuge, Band 2 = Reise- u. Güterzugwagen, Doppelband im Schuber, fest gebunden, über 1200 Seiten mit 300 s/w Fotos. Ein Buch für alle Modellbahner. Sammlerwünsche, Kinderträume, Anekdoten, Betrachtungen, Satire, Karikaturen, Erlebnisse rund um die kleine Bahn. Auflistung aller Liliput-Modelle der Spurweite H0 mit Wertangabe. Preis: € 43,– + Versand. Bestellung: www.liliputbuch.de oder Tel.: 05608/4338.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Neuwertige Eisenbahnliteratur, Dienstvorschriften, Kursbücher, Video, preisgünstig. Bitte Liste anfordern. Tel.: 06257/68935 oder k.e.gerhard@t-online.de.

Verkaufe gegen Höchstgebot „Jahrbuch des Eisenbahnwesens", Folgen 4–7 (= 1953–1956), Folgen 11–57 (= 1960–2008/9), vorzugsweise komplett oder in großen Stückzahlen abzugeben. Tel.: 06222/6798051.

www.bahnundbuch.de

Eisenbahnfachbücher u. Eisenbahnbildbände Deutsche Reichsbahn ca. 1960–1993, Inhalte: fast nur Dampflokbetrieb in der ehem. DDR, günstige Preise, Liste geg. Freiumschlag € 0,55. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

Einmalig bei den deutschen Eisenbahnen – eine Frau als Präsident der Reichsbahndirektion Schwerin, Autobiographie, Bestellung für € 10,– über Tel./Fax: 039932/49949. Adresse: Renate Fölsch, Unter den Pappeln 1, 17214 Alt Schwerin.

Das Archiv der Dt. Diesel- und E-Lokomotiven 1905–1997, 2 Bd., 400 Karten € 90,– plus € 10,– Versand oder Abholung im Barnim. Tel.: 0160/7942466.

Verkäufe
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

ÄLTERE KATALOGE (MÄ., TRIX, FLM., LGB, Roco, Riv., Lilip., Vollm., Lim. Kato, Kibri, KTM, Herpa, etc.). Liste (Rückporto) bei Steingahs, Wardstr. 23, 46459 Rees.

Märklin-Kataloge/Anleitungen der 800 Serie bis 3000 in gutem Zustand zu verkaufen. Liste gegen Rückporto. R. Böhm, Bergschlagweg 21, 46569 Hünxe.

Verkaufe gegen Gebot an Selbstabholer: MIBA 1978–1985, gebunden, 1986–1997 Stäbchenordner; Mä.-Kataloge 1979–2005. H. Starek, Berlichingenstr. 12, 74676 Niedernhall.

Verkäufe
Fanartikel

Reichsbahn-Lokschilder (DRG) z. sehr günstg. Preisen, z.B. 99312 € 260,–; 89008 € 250,–; 171085 m. Messing-Ziff. € 380,–; E 1834 € 290,–. H. Flader, Alfred-Randt-Str. 46, 12559 Berlin.

Gesuche
Dies + Das

Hinkel & Kutschbach Leipzig. Suche alles, Bilder, Kataloge, Artikel mit Original Preisschild. Angebote an: Henner Rensch@freenet.de. Tel.: 0170/3385032.

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage, ebenso Schmalspur H0m/ H0e und Modellautos 1:87 gesucht. Gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, Fax: 03212/1365334, mobil: 0160/3345830.

Erst schmökern, dann kaufen. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Ich suche Ihre Modelleisenbahn! Alle Spurweiten gesucht. Sammlungen, Anlagen, Einzelstücke, neu und alt, im ganzen Bundesgebiet. Bitte alles anbieten. Ich komme sofort! Tel.: 02447/913753, Fax: 02447/913820 od. 0179/5155612. Vielen Dank.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Kommen Sie persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Gleise u. Weichen Spur 1 Märklin Maxi od. LGB gesucht. Linkhorst, Bäckerstr. 17, 38640 Goslar. Tel.: 05321/22564.

Suche alles was sich um die Eisenbahn dreht, Sammlungen in Lokschilder, Eisenbahn-Literatur etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Wir suchen ständig große Modelleisenbahn-Anlagen, Sammlg., Geschäftsauflösungen. Auch kleinere Anl., Reste, Zubehör, Barzahlung + Selbstabholung bundesweit. Angebote bitte an Uwe Quiring, Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810.

Suchen oder bewerten Modelleisenb., Zubehör, Anlagen, Modellautos aller Maßstäbe, Zinnfiguren, Blechspielz., Sammlungen, Nachlass jeder Größe. Über 6000 positive Referenzen. Sofortzahlung. Hallmann-Partner, Tel.: 02371/26310, E-Mail: info@hallmann-partner.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Gesuche
Fahrzeuge 0, I, II

Suche von Faller Hittrain Dampflok, E-Lok, Diesellok. Thomas Kuhlendahl, Königsberger Str. 22a, 27711 Osterholz-Scharmbeck.

LGB und Echtdampf von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Suche Stadtilm Spur 0, BR 01, 64, Personen- und Güterwagen, sowie Doppelstockzug. Tel.: 0179/5911948.

www.besiggmbh.de

Spur 0 Rivarossi Linksweiche, Pola Maxi Oldtimer Postwagen möglichst Bausatz, Magic Train Dampflok mit Speichenrädern. Tel.: 02244/5403.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Spur-1-Sammlung gesucht: KM1, Hübner, Märklin, Kiss, Aster, Fulgurex, Lemaco, Dampf + Strom, im Tausch gegen gut vermietete Eigentumswohnung. Tel.: 06324/1633, 0173/3075036, foehren@web.de.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen u. Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur-1- und LGB-Sammlung und Anlagen. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer. Tel.: 02235/691881 oder 0171/3110489.

Biller-Bahn (uhrwerk- oder batteriebetrieben) gesucht. Auch sonstiges Spielzeug der Fa. Biller wie Bagger, Kräne, Autos, Flugzeuge usw. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Suche Spur 0e sächs. 4-achs. Klappdeckelwagen und ÖBB 2-achs. Personenwagen von WMK. W. Krabbes, Wolfgang-Staudte-Str. 21, 14480 Potsdam. Tel.: 0331/617323.

LGB und Echtdampf von privatem Sammler gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel. + Fax: 0341/4613285.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Gesuche
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Märklin Hamo 3023 E 18 grün, Trix International BR 18[6], Sachsenmodelle VT 2.09 (Panoramascheiben), alles auch defekt gesucht. Tel.: 0151/50536847.

Märklin Storelok 2009, Dampflok BR 44, Art.-Nr. 37893. Tel.: 0175/9074368.

Tillig H0m, H0e Langholzwagen, Pärchen, neuwertig; Roco-H0e, Set Nr. 3451, 3 Loren mit Personen; Kehi-H0m Nr. 214, 215, Pers.-Wagen, rot-beige, blau-beige, Privatbahn, Reko-Wagen Nr. 208, 209, DR, Mischbauweise Messing-Kunststoff. Tel.: 05625/5981.

Modelleisenbahn und Zubehör gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Bemo. Barzahlung ist selbstverständlich. Baue auch ab. Tel.: 0211/4939315.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Flm.: GW 5304 (Zuban), 5309 (Dresd.), 5380 (Stettin). Mä.: 46150 (Fleisch) DRG, 46741 (Wein) DRG, 46762 (Wein) CFF, 47208 (Koils). Ro.: 66378 PKP. N28-64244+64245. Tel.: 0033/388818543.

Ich suche skandinavische Modelle und USA Modelle. Bitte schreiben an Jan Gustavsson, Aratorpsv. 54, 51171 Fritsla, Schweden.

Suche Roco/Sachsenmodelle DR-Schnellzugwagen Typ Halberstadt. Art.-Nr. 14407 u. 14415 Dr. R. Brüning, Am Sportplatz 6, 63486 Bruchköbel. Tel.: 06181/9069342.

Sie möchten Ihre Modelleisenbahn-Sammlung verkaufen? Dann rufen Sie mich an, Tel.: 02256/695 oder Fax: 02256/7408.

H0 Doppelstock Gliederzug, Schrift DR Deutsche Reichsbahn, Espewe Modelle, Armeefahrzeuge DDR 1:87. Christoph Langer, Hauptstr. 103, 72218 Effringen. Tel.: 07054/8228.

Suche von Trix Express blaue E-Lok E 10 Nr. 2249 und E 10/12 in blau/beige. Tel.: 02584/8134, Fax: 02584/934312.

Piko SBB Fahrleitung, ged. Güterwagen, blau-orange, Kat.-Nr. 95077, 2002, Furrer + Frey. Bitte schriftlich. Lothar Tischer, Gartenstr. 6, 96358 Teuschnitz.

Suche Märklin H0. **Autotransportwagen 46121/46131** in Originalverpackung. W. Sonnenschein, 0163/65 45820.

Suche H0 Desiro BR 642 Erzgebirgsbahn + VT 175 von Kato + H0 Eisenbahner mit aktiver Oberleitungsanlage zwecks praktische Hinweise, Umland Chemnitz. Tel.: 03724/14239.

Ankauf von Modelleisenbahnen alle Spurweiten, Sammlungen, ganze Anlagen. Zahle Bestpreise, komme pers. vorbei, seriöse Abwicklung. Tel.: 09701/1313, Fax: 09701/9079714.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Egger-Bahn gesucht. Bevorzugt suche ich die Modelle im Neuzustand! Eisele, Meisenweg 14, 89231 Neu-Ulm. Tel./Fax: 0731/84769 oder E-Mail: info@klauseisele.de.

Ankauf von Modellbahnen, alle Spurweiten anbieten, größere Sammlungen oder Geschäftsauflösungen, seriöse Abwicklung wird garantiert. Tel.: 06222/774050, 0172/2020433.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Märklin-H0-Sammlungen, Einzelstücke, Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, Fax: 06047/3571199, E-Mail: hfrank richter@t-online.de.

Suche Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Lemke, Weinert, Trix Fein-Art, usw. Angebote bitte an cessna182@live.de oder Tel.: 02641/28466.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Flm.: 738601 (BLS), 534140 (B), 531 601 (SBB), 539701 (CSD), 545501 (Wein). Brawa: 47051, 47050, 47008, 48525 (Raschig), 45261, 62, 63 (KPEV). Tel.: 0033/388818543.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco, Fleischmann, Liliput, Trix Sammlung gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Kaufe Märklin H0 + I, Roco, Fleischmann, Trix usw. in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. Auch Geschäftsauflösungen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Suche Modellbahnen von Märklin, Roco, Flm., Trix, Brawa usw. Bevorzuge gern große Sammlungen, bin Barzahler u. Selbstabholer, garantiere seriöse Abwicklung. Ich freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 05608/95023, modellbahnsammler@gmx.de.

Suche umfangreiche Gleichstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modell bahn-paradies-erftstadt.de.

Märklin H0 Loks ges. Kaufe Lok-Sammlungen oder Einzelstücke, Wagen u. kompl. Anl., alt oder neu. Diskrete Abwickl. und Barzahlung. Tel.: 07308/41161, Fax: 07308/9233227.



Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, G + Spur 1, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, A + SUI. Tel.: 04171/692928 o. 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

H0-Modellbahn-Sammlung o. -Anlage, ebenso Schmalspur H0m/H0e und Modellautos 1:87 gesucht. Gerne sehr umfangreich, auch mit viel Zubehör, Barzahlung und Abholung selbstverständlich. Freue mich auf Ihren Anruf. Tel.: 02235/987710, Fax: 03212/1365334, mobil: 0160/3345830.

Tipps und Tricks für Modellbahner
Besuchen Sie den VGB-Shop,
Am Fohlenhof 9,
82256 Fürstenfeldbruck

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525 /27, mobil 0151/11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Märklin H0 Loks ges. Kaufe Lok-Sammlungen oder Einzelstücke, Wagen u. kompl. Anl., alt oder neu. Diskrete Abwickl. und Barzahlung. Tel.: 07308/41161, Fax: 07308/9233227.

Ankauf von Märkl. H0, Fleischm., Roco + Trix (Express) Samml. o. Anlage. Zahle faire Preise. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Modelleisenbahn gesucht: Märklin, Roco, Fleischmann, Trix, alle Spurweiten. Kompl. Anlage oder Sammlung. Alter und Zustand egal. Bitte alles anbieten. Tel.: 08781/200821.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche umfangreiche Spur N Sammlung. Bitte alles anbieten. Bin Barzahler und Selbstabholer! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Suche umfangreiche Spur-Z-Sammlung. Bin Barzahler und Selbstabholer! Bitte alles anbieten! Tel.: 02235/691881, Fax: 02235/799844, mobil: 0171/3110489.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Ank. von Spur N+Z, Samml. oder Anlage zu fairen Preisen. J. Diehl, Tel.: 06233/25794, mobil 0172/7158412.

Eisenbahnliebhaber sucht privat große Modellbahnsammlung, gerne in Originalverpackung. Zahle sehr guten Preis. Bitte anrufen unter 0157/77592733.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Kaufe N in jeder Größenordnung zu fairen Preisen. A. Droß, Tel.: 0171/7922061, 06106/9700, Fax: 06106/16104.

Kaufe für großes eigenes Anlagenprojekt Spur-Z-Anlagen und Rollmaterial/Sammlungen in D und CH zu guten Preisen. Anzahlung/Barzahlung bei Selbstabholung. Angebote bitte an diego.schweizer@hotmail.com, Tel.: +41/79/2060953.

Suche Spur N Sammlungen. Jede Größenordnung, schnelle und persönliche Abwicklung. F. Richter, Tel.: 06047/977449, Fax: 3571199, Mail: hfrankrichter@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge sonstige

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Ford 17M Bj. 1958, 1:87, 1:43 oder andere; VW 1200 Bj. 1972, 1:87, 1:43 oder andere. Meyer G. Tel.: 0170/3236595.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche Hintergründe von Busch: Dorf Art.-Nr. 2873 und Landschaft Art.-Nr. 2872. Tel.: 06172/778527.

Auhagen & HA-Modelle für Privatmuseum gesucht! Dreiseithof + Umgebindehaus in Pappe, gern auch Fragmente, alles anbieten. 0175/9926596, mike.lippmann@t-online.de.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Suche Literatur über die Rokal-TT-Bahn. Angebote mit Preisvorstellung an M. Döpner, Dalbker Allee 20, 33689 Bielefeld.

Suche DVD's Hagen von Ortloff, verschiedene Eisenbahnromantik-Filme (ältere). Tel.: 0160/3771316.

Suche Mitschnitt möglichst auf DVD der WDR-Sendung vom 09.01.2011 Reichsbahn unterm Hakenkreuz, preiswertes Angebot. Heinrichs, Herrfurthplatz 8, 12049 Bln. 030/6215478.

Suche Zugbildungspläne der Kgl. Bay.Sts.B. 1900–1914 – auch andere deutsche Länderbahnen, evtl. auch Kopien. Tel.: 0821/813327.

Su. Buchfahrpläne vor 1950, Waggonschilder u. Laternen. Rasemann, Hainichener Str. 56, 09599 Freiberg. Tel.: 03731/247095, rasemann.a@t-online.de.

Gesuche
Prospekte, Kataloge, Drucksachen

Suche orig. Fleischmann-Preislisten oder dessen Kopien der Jahre 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2004. Angebot an K.-H. Kuck, Gabelweg 18, 26180 Rastede. Tel.: 04402/81057.

Trix-Katalog 1994/95 für € 30,– gesucht, aber auch zur Anfertigung von Farbkopien leihweise gesucht. Ich biete auch zum Tausch Trix-Express-Katalog Nachdruck von 1935. Dr. Nowak, Tel.: 089/7257444.

Gesuche
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Suche Fotos von der Schotterverladung der Pfalz Saarbrücken, Hartsteinwerke in Oberlinxweiler/Saar, gleichfalls suche ich Fotos vom Bw St.Wendel sowie Original-Lokbeschilderungen (Lok-, Fabrik-, Bw-Schilder) der ehemaligen BD Saarbrücken. Klaus Kreußel, Rosensteinstr. 113, 70191 Stuttgart. 0711/2737288, 0711/20922601 oder 0170/9140675.

Gesuche
Fanartikel

Suche DR-Lokschild der 112525-1, 112537-6, 112542-6, 112713-3, biete Lokschild V 100149 oder andere. Tel.: 0170/4345036.

Sonstiges

www.gleisplaene-archiv.de
Archiv für historische Gleispläne deutscher Bahnen.

Spur 0 Interessengemeinschaft im Raum Stuttgart mit 25 m Anlage sucht noch Mitmacher. Kontakt: H. Wagner, Mail: hewa47@gmx.de. Tel.: 0711/714479.

Tausche nach wie vor Fahrkarten System Edmonson und Fahrausweise des Nahverkehrs im In- und Ausland. Tauschliste anfordern. M. Döpner, Dalbker Allee 20, 33689 Bielefeld.

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

Planung und Bau Ihrer Modellbahnanlage konkret nach Ihren Wünschen, hochwertige Qualität, gerne kostenlose Beratung. W. G. Lambeck, Luchstr. 24, 16727 Oberkrämer. Tel.: 03304/206660.

Raum Kassel freistehendes EFH, 5 Zi. Küche, Bad, Gäste-WC, Keller, in ruhiger Lagte mit gr. Garten und 27 m² Hobbyraum (+ Werkstatt) im DG zu vermieten (KM € 540,–). Gr. Modellbahn (3L-WS analog) kann übernommen werden (kein Rollmaterial!). Mail an info@zugpool.de.

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Spur 0 Interessengemeinschaft im Raum Stuttgart mit 25 m Anlage sucht noch Mitmacher. Kontakt: H. Wagner, Mail: hewa47@gmx.de. Tel.: 0711/714479.

Interessenten für Modellbahnausstellungen und -börsen in 09477 Jöhstadt (Preßnitztalbahn) gesucht! Info über Daniel Scholz, DaSchMail@gmx.de.

Urlaub
Reisen, Touristik

Rügen: Modellbahner bietet FeWo für 2–4 Pers. ab € 40,– im Herrenhaus Poppelvitz sowie in Putbus. Tel.: 038304/629806, www.natururlaub-ruegen.de.

www.Ferienhaus-Freudenstadt.de

Marienberg OT Satzung, Gastst. u. Pens. Erbgericht, Zi. mit DU/WC/TV, Ü/F ab € 19,50/Pers., Speisen von € 4,50 bis € 7,–. Preßnitztalbahn Steinbach – Jöhstadt 5 km entfernt. Prospekte unter: Tel.: 037364/8273, www.hirtstein.de/erbgericht.

CH Graubünden. In Filisur gemütl., sonnige, modern eingerichtete FeWo. Max. 4 Pers., CHF 29,–/Pers. + Nacht. 6 Min. z. Bhf., an der UNESCO Welterbestrecke Albula–Bernina: Thusis–Tirano. Nahe d. Landwasser- und Wiesener-Viadukt. Glacier-, Bernina-Express. www.rhb.ch. Im Wandergebiet Park Ela. Tel.: 0041/814041421, sigi-bear@t-online.de.

www.fewo-wildfeuer.de

Nord-Ostsee-Kanal Teststr. Vossloh u. Voith. FeWo, 2–4 Pers., € 35–55, auch Radfahrer-Urlaub. Tel.: 04346/7493, www.fasanenweg1.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo für 2–4 Pers., Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

www.pension-fuellgrabe.de

Urlaub bei Eisenbahnfreunden: Unser Landhaus mit herrl. Aussicht, umgeben von 4000 qm Garten, liegt am Nationalpark Bayerischer Wald. Erleben Sie eine Miniatur-Bahn in H0 bei uns im Haus und auf Wunsch den Kurs „aus Naturprodukten Modellbäume selbst gestalten". FeWo/App. ***/**** ab € 30,–/Übernachtung. Tel.: 09928/442, www.fewo-wildfeuer.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- u. wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen u. Babybett möglich, ab € 13,– p.P./Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 6,50, keine Endreinigungsgebühr, Haustiere auf Anfrage. Tel.: 030/67824900, Fax: 030/67893940, www.ferienhaus-emmy.de.

Dresden – Erzgebirge: Land- u. Forsthof mit FeWo/FeHaus, Kleintieren u. Wildgehege a.d. Kleinbahn Hainsberg–Kipsdorf. Tel.: 03504/613921, www.landurlaub-osterzgebirge.de.

Erst schmökern, dann kaufen. Besuchen Sie den VGB-Shop, Am Fohlenhof 9, 82256 Fürstenfeldbruck

Domizil für Eisenbahn-Fans! Vermiete in Elend/Harz FeWo, 2–3 Personen, 4–5 Personen, 4–6 Personen, Zimmer WC, Dusche, Frühstück. Pension Garni, Haus Füllgrabe, 38875 Elend/Harz. Tel.: 039455/244, Fax: 039455/81480. www.pension-fuellgrabe.de.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Börsen
Auktionen, Märkte

26./27.03.: Kleinserien-Herstellertreffen. Eine Hausmesse für Modellbahner. Nähere Infos unter www.members.aon.at, MEV Attergau.

27.03.: 30.Regensburger Modellbahnbörse von 10–15 Uhr, in der unteren EVS 1927-Sporthalle, Regensburg. Eintritt: Erw. 2,50 €, Kinder 1,50 €. Veranstalter: Regensburger Eisenbahnfreunde RSWE e.V., www.rswe.de, Ansprechpartner: B. Heinrich, E-mail: b.heinrich-regensburg@t-online.de. Tel.: 0157/76415997.

02.04.: Modelleisenbahn- u. Modellautobörse von 09.30–14 Uhr in Dresden Kulturpalast am Altmarkt. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

03.04.: Modelleisenbahn- u. Modellautomarkt von 10–16 Uhr Rodewisch – Ratskellersaal, Wernesgrüner Str. 32. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de.

03.04.: Spielzeugspezialmarkt von 10–16 Uhr, Stadthalle, 65549 Limburg/Lahn. Veranstalter: M.E.C. Limburg/Hadamar e.V., Tel.: 06436/4641.

www.adler-maerkte.de

03.04.: Modellbahn- und Autobörse von 10–16 Uhr in 36088 Hünfeld, im alten Lokschuppen (direkt am Bahnhof), Anmeldung und Info: Tel.: 06684/1371.

03.04.: Eschborner Modellbahn-Tauschmarkt von 10–15 Uhr, Stadthalle 65760 Eschborn. Info über Tel.: 06196/482129 (ab 19 Uhr, M. Etzel).

Modellbahn-, Auto-Tauschbörse. 03.04.: **Kassel/VELLMAR,** Mehrzweckhalle Frommershausen, Achtung NEU von 11–16 Uhr. Info-Tel./Fax: 05656/923666, jensberndt@t-online.de.

www.modellbahnboerse-berlin.de

CAM Modellauto-/Eisenbahn- + Spielzeugbörsen. 03.04.: 26605 Aurich, Mercedes-Benz Niederlassung, Leerer Landstr. 78, 11–16 Uhr, Info-Tel.: 04941/80983. 09.04.: 23554 Lübeck, Autohaus Evers GmbH & Co. KG, Bei der Lohmühle 6, 11–15 Uhr, Info-Tel.: 040/6482273. 10.04.: 21682 Stade, VW Spreckelsen, Schiffertorsstr. 11, 11–16 Uhr, Info-Tel.: 040/6482273. 16.04.: 20537 Hamburg, Auto Wichert GmbH, Wendenstr. 150–160, 11–15 Uhr, Info-Tel.: 040/6482273.

www.bv-messen.de

Große Modellbahn- Modellauto- und Spielzeugbörse am Sa. 09.04., 10–16 Uhr, 78315 Radolfzell, TKM „Milchwerk". Mit großer Schauanlage. Infos: B. Allgaier, Tel.: 07551/831146.

10.04.: Modelleisenbahnbörse von 10–16 Uhr in der Turn- und Festhalle Westgartshausen in 74564 Crailsheim-Westgartshausen, Hügelstr. 31. Info-Tel.: 07951/28690 (18–20 Uhr).

10.04.: Ausstellung mit Tauschbörse von 11–16 Uhr im Clubheim der Eisenbahnfreunde Goch-Kleve e.V. in der Benzstr. 24, 47574 Goch. Weitere Infos unter www.efgk.cabanova.de.

17.04.: Modellbahn- und Autobörse von 10–16 Uhr in 36093 Künzell/Fulda, im Gemeindezentrum, am Hahlweg 32–36. Info bei HA+HM Veranstaltungen. Tel.: 0661/3804611, Fax: 0661/34212.

17.04.: Tauschbörse von 9–12 Uhr, in 18273 Güstrow, Hansestr. 4. Tel.: 03843/212635, Mail: kontakt@mec-guestrow.de.

17.04.: Börse von 10–14 Uhr für Modellautos aller Maßstäbe, Gemeinschaftshaus Langwasser, Glogauer Str. 50, 90473 Nürnberg. Eintritt für Besucher frei.

BASTELTIPPS

Aus der Ideenkiste

Zugschluss-Scheiben vom MEB

Schlusswagen am Güterzug ohne Zugschluss-Scheiben sollen und müssen nicht sein. Eine einfache Lösung, die auch jetzt gerade auf der Hand liegt, findet sich in jedem Exemplar der Zeitschrift MODELLEISENBAHNER in den Rubriken „Probefahrt" und „Unter der Lupe". Die Bewertungssymbole sind kleine, genau zum H0-Maßstab passende Zugschlusssignale. Aus dem (gelesenen) Heft schneidet man mit scharfem Bastelmesser diese aus. Damit nur eine Seite geschnitten wird, empfiehlt es sich, eine Pappe darunter zu legen. Den ausgeschnittenen Papierstreifen mit den Symbolen klebt man auf ein Doppelklebeband und schneidet sie anschließend einzeln aus. Mit etwas Biegung lässt sich die Schutzfolie vom Doppelklebeband leichter abziehen. An die geeignete Stelle am Wagen aufkleben – fertig. *Werner Küching*

Digitalisierter Steuerwagen

Um die Zugbeleuchtung digital schalten zu können, ist ein Decoder im Steuerwagen gut.

Oft möchte der Modelleisenbahner neben den Lokomotiven auch die Wagen/Steuerwagen digitalisieren, um zum Beispiel die Beleuchtung des kompletten Zuges schalten zu können. Wenn die Waggons mit einer Steckschnittstelle nach NEM 651 ausgestattet sind, wie zum Beispiel die Steuerwagen der Fa. Tillig in TT, greifen viele Modelleisenbahner zum Lokdecoder mit Stecker nach NEM 651. Das ist aber eigentlich Verschwendung, da solche Decoder fast 30 Euro und mehr kosten. Eine Alternative sind Funktionsdecoder wie zum Beispiel der FD-R Basic der Firma Tams, welcher auch bei Conrad für knapp zehn Euro erhältlich ist. Um ihn in den Steuerwagen einzubauen, lötet man auf die entsprechenden Lötpads (beide Schienenabnehmer und beide Funktionsausgänge, entspricht Pin 3 – 6 nach NEM 651) kurze Schaltdrahtstücke. Tipp: Wenn der Decoder mit einem zweiseitigen Klebeband fixiert wird, hat man beide Hände zum Löten frei. Nachdem die Drahtenden im Raster ausgerichtet, abgelängt und abisoliert wurden, kann der Decoder direkt in die Buchse gesteckt werden. Ein exaktes Ausrichten der Drähte erleichtert das Stecken in die Buchse des Wagens. Bei den vorgenannten Arbeiten sollte vorsichtig vorgegangen werden, damit sich die Lötpads nicht von der Leiterplatte lösen. Da sich das Programmieren von Funktionsdecodern in Wagen auf Grund fehlender Lastströme manchmal etwas schwierig gestaltet, kann man als Last eine Lok mit Decoder gleichzeitig mit dem Wagen auf das Programmiergleis stellen, welche nach Beendigung der Wagenprogrammierung zur Not wieder auf die ursprünglichen Werte programmiert werden muss. *Uwe Damm*

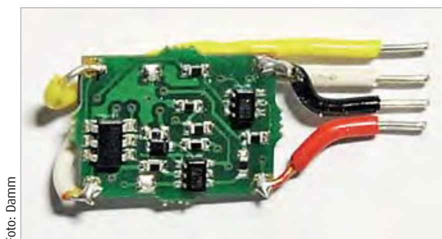


Foto: Damm

Der Funktionsdecoder für den Steuerwagen mit seinen ausgerichteten Drahtenden.

Puffer im Eigenbau

Bei fehlenden Puffern oder Abbrüchen hilft oftmals in Spur H0 der Puffer im Eigenbau.

Jeder kennt das Problem mit den abgebrochenen Puffern bei Modellbahnfahrzeugen. Entweder es passiert bei einem Unfall im Fahrbetrieb oder man findet ein lange gesuchtes Modell auf einer Börse, aber eben ohne Puffer. Es gibt zwar im Zubehörhandel eine Reihe von Lösungen, aber oft sind diese Puffer zu teuer oder sie passen einfach nicht genau. Ich selbst helfe mir mit Blaukuppen (das sind kleine Nägel) und Kunststoff-Isolierungen von Stromleitungen sowie etwas Farbe. Blaukuppen sind sehr preiswert und es gibt sie ab einer Stiftstärke von 1 mm und Kuppe ab ca. 3 – 4 mm. Ich begradige die Bruchstelle/Pufferbohle in der Regel mit einem Bastelmesser und bohre mit einem Kleinbohrer ein entsprechendes Loch in die Pufferbohle (1 – 1,5 mm). In dieses Loch setze ich dann eine ausgesuchte runde Blaukuppe, versehen mit einem kleinen Stück Kunststoffisolierung (beziehungsweise mit zwei Stücken in unterschiedlicher Stärke) und Kleber, ein. Nach Trocknung wird der neue Puffer nur noch in der entsprechenden Farbe lackiert. *Christian Reibetanz*

Anhand der Zeichnung zeigt sich die künftige Verwendung der Blaukuppe als Puffer und die Isolierung als Pufferhülsen.

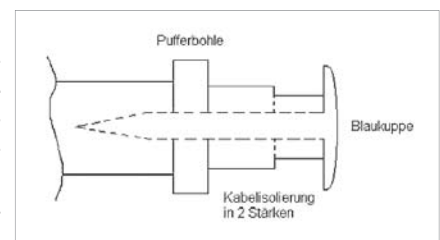


Foto: Reibetanz

Gutes Geld für Ihren Tipp

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.
Die Adresse:

MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

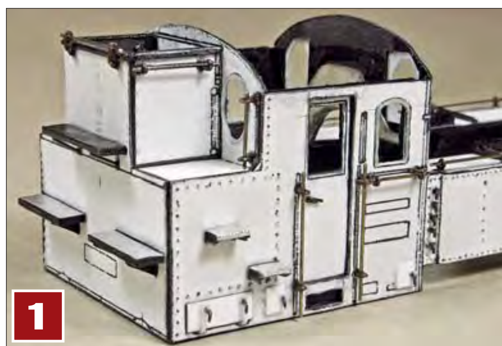


Details machen zwar stets Mühe, doch müssen keineswegs viel kosten: Unser H0-Eigenbau-Projekt einer Maschine der Baureihe 98.11 vollenden wir nun.

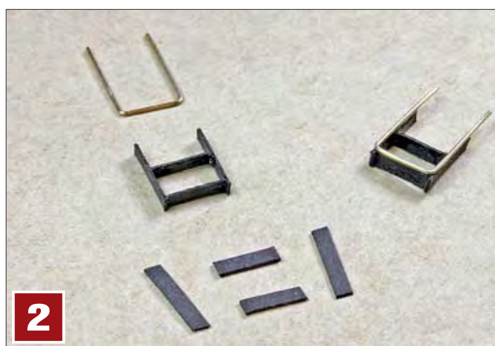
Vorne lang, hinten kurz

Teil II

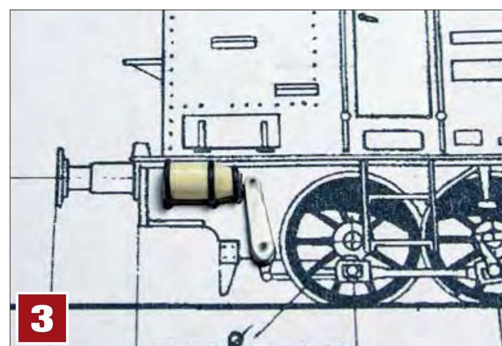




Retrospektive: Griffstangen aus Gitarrensaiten zeigten wir in Teil 1, Klappen und Tritte bringen wir noch an.



Auf diese Art und Weise ist es tatsächlich möglich, sogar aus Tonkarton bruchsichere Aufstiege zu fertigen!



Der Bremszylinder entsteht aus dem Abschnitt eines Schaschlik-Spießes, der zugehörige Hebel aus Karton.

Liebe zur 98.11 heißt auch, das reizvolle Land der Franken zu lieben: Lokalbahn, Heimat und Leute sind eng verbunden.



Authentisch präsentiert sich die Tenderfront: Das dritte Spitzenlicht besteht aus einem befeilten Kunststoffteil.



Präzisionsarbeit Rauchkammerbock: Hier darf sich nichts verziehen, muss doch alles spaltfrei fluchten.

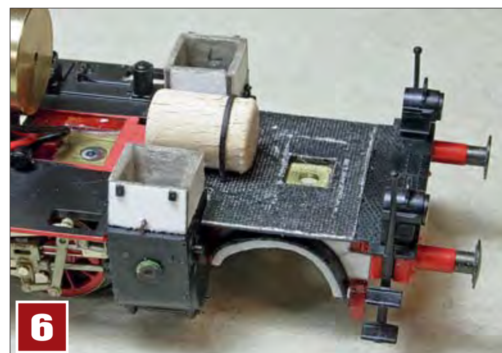
Jene Erkenntnis, dass sich Modellbau auf hohem Niveau sogar mit einfachsten Mitteln und Materialien realisieren lässt, ist einerseits Schwerpunkt dieses Zweiteilers, andererseits aber auch die persönliche Liebe zu den in herrlichste Landschaften eingebetteten Lokalbahnstrecken Frankens – und die damit verbundene, bisher unerfüllte Sehnsucht nach einer speziellen ländlichen Lokschönheit.

So hatte sie eben ihren ganz eigenen Charme, jene überaus gefällig proportionierte Baureihe 98.11, die folglich auch sehr gerne fotografiert wurde. Ab 1948 verkehrten übrigens alle 28 in Westdeutschland verbliebenen Maschinen im Bereich der Direktion Nürnberg, nachdem man im Tausch die Reihe 98.10 nach Südbayern abgegeben hatte. Im Jahre 1969 ließ die DB

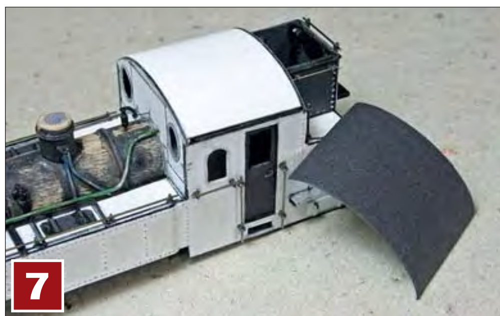
Lokschönheit als Element der fränkischen Eisenbahnerseele

mit der (ursprünglich sogar zur Erhaltung vorgesehenen) Schweinfurter 98 1125 die letzte Vertreterin dieser erfolgreichen wie beliebten Konstruktion zerlegen.

Doch kommen wir nun wieder zurück zu unserer Reanimation jenes unvergessenen Bestandteils der fränkischen Eisenbahnerseele – en miniature. Nur teilweise fungiert unser erstes Werkstattfoto als Rückblick, zeigt es das Lokgehäuse doch nochmals vor der Kesselmontage. Allerdings wollen wir die Erläuterung jener gefundenen Lösung, stabile Tritte aus Karton zu fertigen, nicht schuldig bleiben. So ist's ja stets ratsam, scheinbar komplizierten Dingen mittels einfachster Denkweise zu begegnen, um sich am Ende nicht in endlosen Grübeleien zu verlieren! Dass es nicht genügt, die Tritte einfach mit ihrer Schmalseite an das Lokgehäuse zu kleben, dürfte einleuchten, denn Instabilität wäre die Folge. Also entsannen wir uns jenes Prinzips des guten alten Dübels: So kam erneut eine Gitarrensaite zum Einsatz (diesmal eine noch



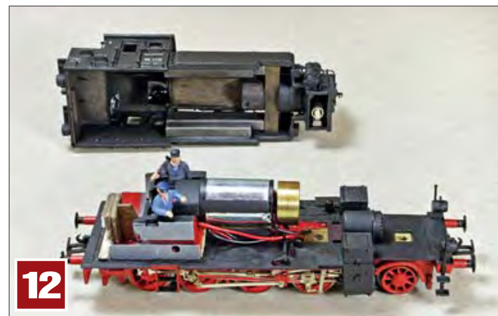
Kästen über den Zylindern fügen sich später an die Wasserkästen. Mittig sitzt der Hauptluftbehälter.



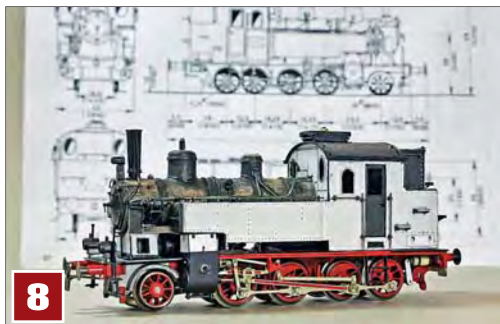
Dach-Lagen: Eine stabile Basis festigt das eigentliche Dach aus Tonkarton, das vorne und hinten auskragt.



Beckert empfiehlt lösungsmittelfreies Pattex zur Schilder-Montage. Fensterscheiben sind schon eingesetzt.



Gewichte in Wasserkästen und anderen Hohlräumen sorgen für Zugkraft, Lokführer und Heizer für Leben.



Silhouetten-Vergleich mit dem Plan, den unser Modell widerspiegelt. Karton-Regenrinne und Lüftung sitzen.



Die Fallrohre der Regenrinnen sind angebracht, jene Glocke auf dem Dach wurde aus Kunststoff gedreht.



Fotos: Gauß

Vor dem Spritzen: Das freistehende Nummernschild wurde, bereits montiert, mit Maskierfilm abgedeckt.

feinere), deren Abschnitte in Bohrungen im Lokgehäuse verklebt wurden. Sämtliche Tritte liegen somit auf jeweils zwei dieser stählernen Verankerungen auf und wurden mittels Sekundenklebers fest mit ihnen verbunden. Entsprechende Gitarrensaiten-Stücke, in U-Form gebogen, stabilisieren auch die Führerstandsaufstiege, welche ansonsten aus Tonkarton bestehen. So verträgt die Lok sogar handfesteren Zugriff, entspricht in Sachen Stabilität durchaus einem Industriemodell aus Kunststoff.

Der fertigen 98.11 sieht man jenen im Zuge der Detaillierung getriebenen Aufwand kaum mehr an, noch weniger den zeitlichen... Jedes Kleinteil wurde recherchiert, während der Anfertigung dann stets mit etlichen Vorbildfotos verglichen. Allein der detaillierte Rauchkammerbock nahm einen gesamten Arbeitstag in Anspruch! Unkonventionelle Lösungen mussten ständig gefunden werden: So wurden beispielsweise Röhrchen-Querschnitte von Wattestäbchen oder Kabelisolierungen samt zugehöriger Schaltdrähte verarbeitet, wo diese auf den ersten Blick wohl kaum jemand vermuten würde... Unsere Werkstattfotos erschließen folglich so manchen Kniff!

Die unpassende Holzmaserung im Kesselbereich lässt sich mittels Verspachtelung kaschieren. In unserem Fall nutzten wir hierzu einen dickflüssig gewordenen (älteren) Revell-Kunstharzlack in Mattschwarz, welcher sich wie Schuhcreme verarbeiten ließ und der späteren Spritzlackierung nebenbei noch eine gute Basis bot. Gleichwohl empfiehlt es sich, Fugen und Kanten vorher mittels Pinsels schwarz einzufärben, da an solchen Stellen beim Spritzen Luftwirbel entstehen können und folglich die aufgebrachte Farbe unter Umständen nicht deckt. Das Lackieren will bei einem in dieser Technik gefertigten Modell bestens vorbereitet sein, dennoch bleibt stets ein Restrisiko: Ginge etwas schief, gäbe es kein Zurück mehr, denn ein Farblösungsmittel dürfte mit hoher Wahrscheinlichkeit auch das Kartonmaterial aufweichen! Anfänger sollten daher sicherheitshalber einen erfahrenen Airbrusher zu Rate ziehen. Grundierend übernebelt wurde unser Gehäuse bereits am Vortag mit reinem Kunstharz-Klarlack. Für die eigentliche Lackierung verwendeten wir ebenfalls Kunstharzlacke in seidenmattem Schwarz sowie Rot. Deren Aushärtungsphase nutzten wir, um oberflächlich noch ein wenig schwarzes Farbpuder aufzubürsten, was für eine dezente Patinierung sowie besondere Betonung der Details sorgt. Der edle Metall-Schildersatz von Beckert-Modellbau setzte monatelanger Arbeit dann die Krone auf.

Kunstharzlack versiegelt die außergewöhnliche Oberfläche

Rollt jetzt das fertige Modell butterweich über die Anlage, bleibt Selbstkritik dennoch nicht ganz aus: So entpuppte sich die als Vorlage verwendete technische Zeichnung im Nachhinein leider als nicht ganz fehlerfrei. Folglich stören nun etwas zu kleine Dome und der definitiv zu große Vorläufer den Gesamteindruck, was leider erst nach der Lackierung so recht ins Auge fiel. Eine Korrektur wäre jedoch schwierig und riskant, so muss dann doch die Vernunft siegen. Modellbahn bedeutet ohnehin stets einen Kompromiss (dem zwecks geforderter Kurvengängigkeit ja auch jene zu mächtigen, den Vorläufer nicht wirklich umschließenden Radabdeckungsbleche der H0-98 1112 geschuldet sind). Jenseits aller Freude um unser Unikat besteht letztlich ja noch immer Hoffnung auf ein Großserienmodell, denn – über kurz oder lang – muss die Industrie einfach aufwachen...

Brawas diesjährige Neuheit 98.10 ist immerhin als erster Schritt in eine verheißungsvolle Richtung zu werten. Mit welcher Begeisterung jene Ankündigung in Nürnberg aufgenommen wurde (obwohl die 98.10 mit ihrem nach hinten versetzten Schlot allgemein sicherlich weniger dem Ästhetik-Ideal entspricht als eine 98.11), mag dies unterstreichen: Bayerns Lokalbahnen sind so legendär wie beliebt – und dank enger Radien ideale Vorbilder für Modelleisenbahnen.

Michael Robert Gauß

Modellbahn-ABC



Rangierbetrieb dominiert die in MEB 5/2009 vorgestellte N-Anlage von Michael Kirsch.

Interessante Rangierbewegungen machten früher einen Großteil jener Vorbild-Faszinationen aus, die Modellbahner nachempfinden wollten.

R wie Rangieren

Stets war etwas los, wenn man als jugendlicher Eisenbahnfan zu Zeiten der alten Bundes- respektive Reichsbahn auf irgendeinen beliebigen Kleinstadtbahnhof kam. Langeweile vermied für gewöhnlich das ständige Rangieren, auch Verschiebedienst genannt. Weil jene strikte Trennung zwischen Personen- und Güterverkehr noch nicht bestand, erledigte alle Aufgaben ein und dieselbe Rangierabteilung.

Oftmals gab es kurios anmutende Zusammenstellungen wie beispielsweise jene, dass die Rangierlok während ihrer Arbeit nicht am Ende, sondern gar in Zugmitte agierte. Man erinnert sich an die Köf, die mit Hängen und Würgen einen 50-Wagen-Zug über die Weiche drückte, an den Klang aufeinander prallender Puffer oder zischender Lufthähne. Wagen wurden mittels Hemmschuhs gebremst respektive gegen Abrollen gesichert. All dies (und noch viel mehr) verfolgten gespannt wir Enthusiasten, denn wurden jene Szenen doch gleich abends im Hobbykeller en miniature nacherlebt…



Atmosphäre am Lademaß: Die Lenz-Köf II in Baugröße 0 ist mit digital steuerbarer Rangierkupplung ausgestattet.

Damals erleichterten Entkupplungsgleise oder Märklins Telex-Kupplung Rangierarbeiten in hinteren Anlagengefilden, heute ähnlich funktionierende Digitalkupplungen. Arnolds Simplex-Kupplung war hingegen eine geniale Rangierkupplung, die ohne jede elektrotechnische Komponente auskam. Rangierarbeiten fungierten quasi als spielerisch anmutendes Bindeglied zwischen Großbetrieb und Modellbahn. So fehlt sie heute doch sehr, jene animierende Vorbild-Faszination, wohl mit ein Grund für die Nachwuchssorgen der Modellbahnbranche.



Fotos: Gauß

Bedienung eines Werksanschlusses in Nenngröße IIm, gesehen auf der Messe in Sinsheim (2009).

Um echten Rangierbetrieb zu erleben, müssen die meisten inzwischen schon sehr weit reisen. Doch auch Bereitstellungsfahrten einzelner Triebfahrzeuge innerhalb eines Bahnhofs (beispielsweise vom Bw zum Bahnsteig) werden als Rangierbewegungen bezeichnet – in heutiger Zeit sicherlich die am häufigsten vorkommenden. *Michael Robert Gauß*

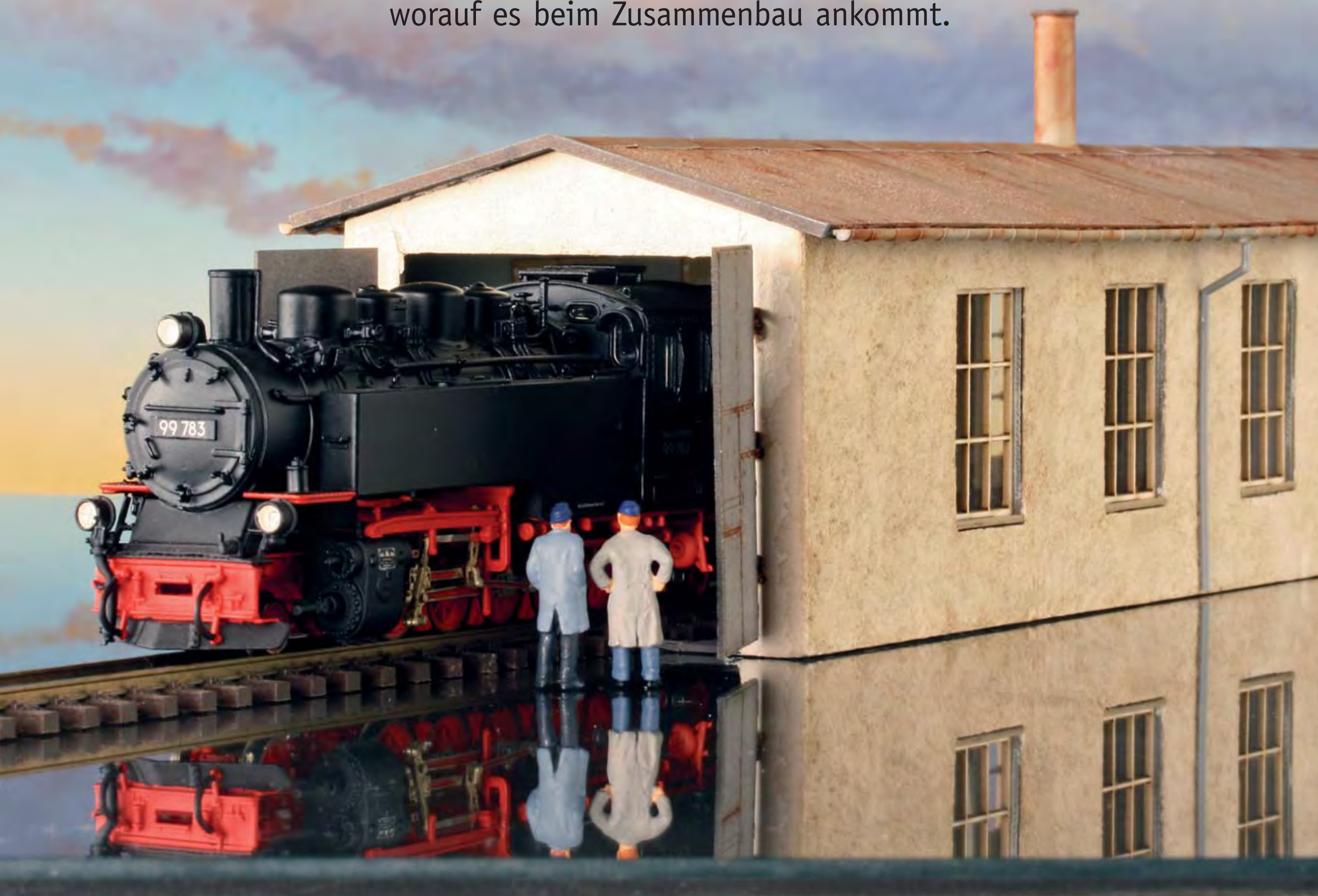


Unabdingbares Rangier-Utensil ist der Hemmschuh – hier die KM1-Neuheit.



Die Köf III war ein Rangierlok-Klassiker wie die V 60; Rocos H0-Modell erhält nun Konkurrenz von Märklin.

Mit einem typischen Harzer Schmalspur-Lokschuppen hat „RailMo" sein neues Lasercut-Gebäudeprogramm gestartet. Jörg Chocholaty zeigt, worauf es beim Zusammenbau ankommt.



Warm und trocken

Bereits Ende 2010 erschien der Lasercut-Bausatz des Lokschuppens Hasselfelde nach dem Vorbild des Endbahnhofs der meterspurigen Selketalbahn der Harzer Schmalspurbahnen. Das Erstlingswerk des Bremer Herstellers „RailMo" wurde so konstruiert, dass es vorbildgerecht für Schmalspur H0m oder H0e, alternativ aber auch für Regelspur verwendbar ist. Bei der Schmalspurvariante ist der mit einer durchgelaserten Linie markierte, 14 Millimeter hohe Sockel abzutrennen. Bei der höheren Regelspur-Version belässt man die Fassaden in voller Höhe. Dabei wird am Sockel ein Ziegelstreifen aufgeklebt. Zudem sind die etwas höheren Holztore zu verwenden. Prinzipiell sind Laserbausätze meist nach demselben Schema konstruiert: Um einen Kern aus stabilen, untereinander verklebten Innenwänden folgt die Außenverkleidung aus dünnerem Papier. Zum Verkleben wurde hier der von einem Händler empfohlene Allzweckkleber Kittifix



In dem Lokschuppen, dessen Vorbild meterspurige Maschinen beherbergt, finden Modelle bis zu 20 Zentimetern Länge Platz.

verwendet. Der lösungsmittelhaltige Klebstoff der Möko Klebstoff GmbH aus Leipzig hat fast dieselben Eigenschaften wie der lösungsmittelhaltige Tesa-Vielzweckkleber, der für Lasercut-Bausätze ebenso gut geeignet ist. Bei Klebstoff ohne Lösungsmittel, den es ebenfalls von Tesa gibt, zieht sich der Bau durch die langen Abbindephasen sehr in die Länge.

Das Verkleben der Fassadenverkleidung gelingt am besten, indem zuerst die Stirnsei-



So präsentiert sich nach dem Auspacken der Inhalt des Lasercut-Bausatzes von „RailMo".



Bleistiftstriche markieren die exakte Höhe für die Farbkante des Innenanstriches in hellem Graubeige.



Die Markierungspunkte werden mit Stahllineal und Bleistift zur Begrenzungslinie verbunden.



Anhand der Markierungslinie wird der untere Bereich mit Klebeband abgedeckt.



Nach der Spritzlackierung erscheinen die beiden sauber voneinander getrennten Farben der Innenwände.



Bewährt hat sich der Klebstoff Kittifix aus Sachsen in Kombination mit dünnflüssigem Sekundenkleber.



Die drei Balkenkonstruktionsteile für den Dachbereich werden mit den ausgesparten Seitenteilen verklebt.



Die Scharniere für die Tore werden von innen eingeschoben und mit etwas Sekundenkleber gesichert.


Die Fensterbänke sind Bestandteil der Fensterrahmen. Sie werden in die entsprechenden Schlitze gesetzt.


Die Verkleidung des Rohbaus besteht aus zwei passgenauen Faltteilen.

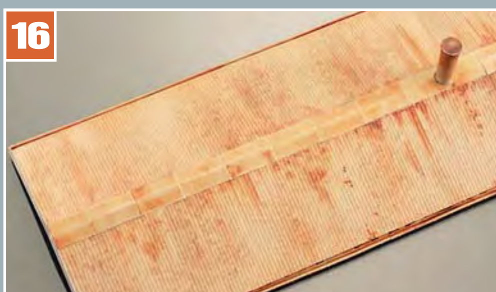

Die Stirnseiten werden aufgeklebt und anschließend beide Seitenteile abgewinkelt.


Die abgewinkelten Seitenteile werden sodann mit den Innenwänden verklebt.


Mit locker aufgewischtem Nitrospachtel, zum Beispiel von Revell, entsteht eine Variation des Basismodells.


Das Verkleben von Fensterrahmen und Klarsichtteilen erfolgt am besten mit lösungsmittelfreiem Kleber.


Die Firstbleche am Giebel des Wellblechdaches sind gut mit grau lackierten Papierstücken darzustellen.


Die Firstbleche und der Rauchabzug sind verklebt. Das gesamte Dach wurde farblich etwas nachgearbeitet.


Die Dachrinne stammt aus der Restekiste. Der originale Papierstreifen des Bausatzes wirkt stark vereinfacht.


Die Rauputz-Variante steht dem Gebäudemodell ausgesprochen gut zu Gesicht.

Fotos: Jörg Chocholaty

ten aufgeklebt werden; anschließend wird jeweils eines der beiden Seitenteile abgewinkelt und verklebt. Nach dem Verkleben der zweiten Papierverkleidung sollten die mittigen Stöße exakt aneinander liegen. Sollte dennoch ein kleiner Spalt sichtbar bleiben, wird dieser später vom Abflussrohr der Dachrinne überdeckt.

Über die Art der Außenverkleidung des Vorbildes konnte der Hersteller keine verbindlichen Angaben machen. Angesichts der kreisrunden Linien zwischen den Fenstern schien der Schuppen früher mit Eternitplatten oder etwas Ähnlichem verkleidet gewesen zu sein. Ich hatte mit etwas Plasta-Spachtel von Revell eine Art Rauputz aufgewischt, was unabhängig von der Gestaltung des Vorbildgebäudes recht gut wirkt. Nach Auskunft der Harzer Schmalspurbahnen entspricht das heute auch dem Vorbild.

Das Verkleben der Klarsichtteile geschieht am besten mit lösungsmittelfreiem Kontaktkleber von Pattex, ebenso wie das Verkleben der Fenster an den Innenseiten der Wände. Am Dachteil mit Wellblechnachbildung sind ein Rauchabzug und ein Schornstein zu ergänzen. Die Firstbleche am Giebel entstehen aus einem grau lackierten, 10 Millimeter breiten Papierstreifen, der anschließend in 15 Millimeter lange Rechtecke unterteilt wurde. Die Papierstücke sind mittig entsprechend abzuwinkeln und so auf der Dachmitte zu verkleben, dass sich die Kanten jeweils leicht überlappen.

Anstelle der stark vereinfachten Nachbildung der Dachrinne wurde auf die Restekiste zurückgegriffen. Wie „RailMo“ mitteilt, wurde die zweite Produktionsserie verbessert. So sei die Struktur der Oberflächen jetzt etwas plastischer, und die Fensterbänke seien völlig neu gestaltet worden. Außerdem sind nun auch Innenwandverkleidungen im Bausatz enthalten.. *Jörg Chocholaty*

Ihre Eisenbahn-Bibliothek im Taschenbuch-Format



Viele der seit 1981 erscheinenden Vorbild-Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals sind seit langem vergriffen und inzwischen gesuchte Raritäten. Eine zweiteilige DVD-Edition macht diesen einzigartigen Informationsfundus in digitaler Form wieder zugänglich. Der zweite Teil enthält 90 Sonderausgaben der Erscheinungsjahre 1994 bis 2003 – alle Texte und Tabellen, alle Fotos und Zeichnungen. Eine gewaltige Materialsammlung zu Baureihen und Loktypen, zu Regionen und Strecken, zu Eisenbahnhistorie und Fahrzeugtechnik. Als Bonusmaterial mit auf dieser DVD sind einige gesuchte Raritäten und Klassiker aus dem Eisenbahn-Journal-Programm wie etwa das legendäre „M+F Dampflokomotiv-Lehrbuch“, der „Historische Eisenbahn-Atlas“ oder die sieben Folgen des „Diesellok-Sammelwerks“. Wie alle digitalen EJ-Archive mit leicht zu bedienender Steuerung sowie allen erforderlichen Such- und Druckfunktionen.

DVD für alle Computerplattformen. Systemvoraussetzungen: DVD-Laufwerk, PDF-Anzeigeprogramm, HTML-Browser, benötigter freier Festplattenplatz für Vollinstallation ca. 9 GB. Empfohlen: PC min. Pentium II oder besser mit 128 MB RAM.
Best.-Nr. 590902 · € 25,–

Weitere Archiv-Medien des Eisenbahn-Journals



Jahrgangs-Archiv 2006
CD-ROM
Best.-Nr. 590601 · € 15,–



Jahrgangs-Archiv 2007
CD-ROM
Best.-Nr. 590701 · € 15,–



Jahrgangs-Archiv 2008
CD-ROM
Best.-Nr. 590801 · € 15,–



Jahrgangs-Archiv 2009
CD-ROM
Best.-Nr. 590903 · € 15,–



Jahrgangs-Archiv 2010
CD-ROM
Best.-Nr. 591001 · € 15,–



29x Länderbahn-Report – das digitale Archiv
DVD-ROM
Best.-Nr. 590602 · € 15,–



Die Dampflokomotive – Technik und Funktion
CD-ROM
Best.-Nr. 590002 · € 10,–



01–99: Die Dampflok-Baureihen der DRG, DB und DR
CD-ROM
Best.-Nr. 590403 · € 15,–

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141/53481-0, Fax 08141/53481-100,
bestellung@vgbahn.de

Eisenbahn JOURNAL



Kurzer mit Knick

Als Formneuheit präsentierte Roco unlängst einen Kesselwagen der Bauart Zacns in H0. Eine vorbildgerechte Alterung bringt ihn so richtig zur Geltung.

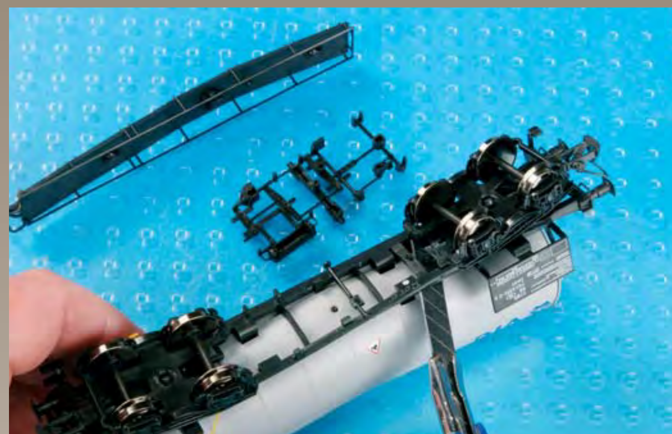
Die Vorbilder des hier beschriebenen Wagentyps dienen in erster Linie dem Transport von aufgeschlämmtem Calciumcarbonat, auch Schlämmkreide genannt. Daher spricht man bei diesen Wagen auch hierzulande oftmals von „Slurry Wagons", gemäß der englischen Bezeichnung „Slurry" für Aufschlämmung. Roco liefert den bei verschiedenen Bahnunternehmen wie DB oder SNCB eingestellten Kesselwagen mit verschiedenen Eigner-Schriftzügen aus, so auch mit denen der Omya-Kalkwerke, deren Hauptniederlassung sich bei Gummern im österreichischen Bundesland Kärnten befindet. Neben Rohstoffen für die Kunststoff-, Farben-, Klebstoff- oder Bauindustrie liefert Omya auch Schlämmkreide als Füllstoff für die Papierindustrie. Bei der Befüllung der relativ kurzen Vierachser mit dem markanten Knick in der Kesselmitte entstehen charakteristische Spuren, die sich mittels Alterung nachahmen lassen und die Modelle letztlich noch authentischer aussehen lassen.

Um die hier gezeigten Roco-Wagen einer farblichen Feingestaltung unterziehen zu können, muss der Kessel zuvor jeweils vom Fahrgestell abgenommen werden. Die betreffenden Bauteile sind über vier Rastnasen miteinander verbunden. Die Trennung gelingt am besten, wenn man die Verbindungsstellen mit einem Messer von unten vorsichtig aufhebelt. In den meisten Fällen löst sich dabei auch die Nachbildung der Bremseinrichtung vom Fahrgestell. Sie wird später wieder fixiert und wandert vorerst in die Wagenschachtel, die auch als Aufbewahrungsort für die Laufstege dient, die man einfach vom Kessel abnimmt. Als Nächstes steht die Überprüfung der Kessel-Stirnwände auf dem Programm. Diese sind oft nachlässig eingeklebt oder lösen sich ganz. Mit etwas Kunststoffkleber lässt sich das Problem rasch lösen. Für den nächsten Schritt ist es hilfreich, das Bauteil mit einem kleinen Stück Doppelklebeband beispielsweise auf einem passend zurechtgeschnittenen Hartschaumklotz zu befestigen. Falls Anschriften vorhanden sind, werden diese nun vor dem nachfolgenden Farbauftrag geschützt. Danach erhält der Kessel mit einer vollständigen Lackierung eine neue, matte Grundfarbe. Wichtig für die weitere Alterung ist es, dass sich diese nicht mit Feuerzeugbenzin anlösen lässt. Die Acryl-Harz-Farben von Tamiya erfüllen diese Bedingung. Aus der Farbe XF 2 Weiß kann man mit der Zugabe einiger Tropfen Grau oder Beige alle bei den Roco-Modellen vorkommenden Grundtöne anmischen. Diese Grundfarbe darf auch deutlich heller ausfallen als die Original-Lackierung der Kes-



Eine 1216 rollt mit einem aus Knickkesselwagen gebildeten Ganzzug am Betrachter vorbei. Die einzelnen Wagen sind nuancenreich gealtert worden.

Foto: Eckert



Für die farbliche Bearbeitung muss der Kessel vom Fahrgestell gelöst werden. Mit einem Messer kann man die Verbindungen vorsichtig aufhebeln.



Die Stirndeckel der Kessel sind teilweise nachlässig oder überhaupt nicht verklebt. Mit etwas Kunststoffkleber ist dieser Mangel aber schnell abgestellt.



Für die weiteren Arbeiten ist es sinnvoll, den Kessel mit einem Griffstück zu versehen, zum Beispiel aus Holz oder Hartschaum. Als Kleber dient Doppelklebeband.



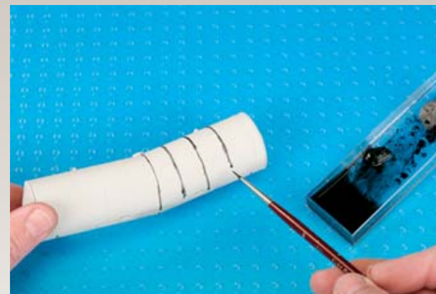
Die wenigen Anschriften am Kessel müssen vor der neuen Grundfarbe geschützt werden. Spezielles Abklebeband gibt es beispielsweise von Tamiya.



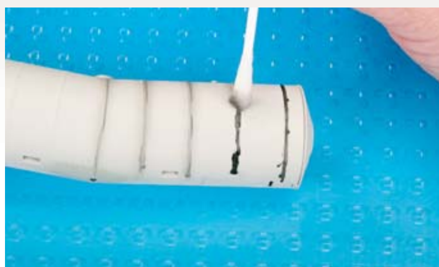
Mit einem so genannten Abdecklack kann man die Beschriftung auch einzeln bemalen. Der Lack wird beim Trocknen zu einer leicht entfernbaren, dünnen Gummischicht.



Schön gleichmäßig wird die neue Grundfarbe mit der Spritzpistole aufgetragen. Der Farbton sollte dem Original entsprechen, darf aber deutlich heller ausfallen.



Die Kesselringe werden mit verdünnter Ölfarbe bemalt. Neben einem feinen Pinsel sind eine ruhige Hand und viel Geduld erforderlich, damit dieser Schritt gelingt.



Mit einem mit Feuerzeugbenzin getränkten Wattestäbchen wird die Ölfarbe sofort abgewischt. Der zurückbleibende Rest der Farbe hebt die Ringe gut sichtbar hervor.



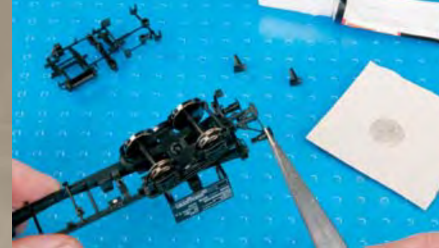
Für die Darstellung der eingefressenen Rostschicht kommt die Holzbeize Aqua-Clou zum Einsatz. Den Anfang macht eine hauchdünne Schicht des Farbtons „Terracotta“.



Sofort nach dem Auftragen wird die Beize-Schicht mit einem Wattestäbchen bearbeitet. Als eine Art „Schmiermittel“ dient hierbei Feuerzeugbenzin.

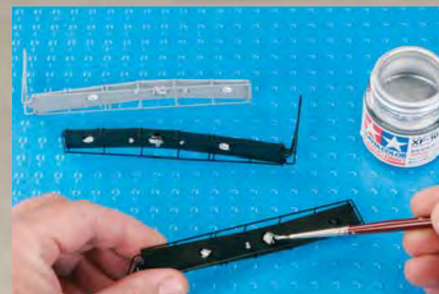

Stärke und Aussehen der Rostschicht kann man beliebig mit weiteren Beize-Aufträgen verstärken. Auch intensivere Farbtöne wie Nussbaum dunkel kommen zum Einsatz.


Leider glänzt die Schicht der wasserverdünnbaren Beize stark. Deshalb erhält der Kessel zum Abschluss eine Lackierung mit transparentem Mattlack.


Am Fahrgestell gilt es zunächst, alle Kleinteile, die leicht verloren gehen könnten, wie die Puffer oder die Nachbildung der Bremsanlage, mit Sekundenkleber zu sichern.


Jetzt wird eine selbst gemischte Schmutzfarbe dünn aufgesprüht. Die Mischung besteht aus den Revell-Tönen Olivgrün 46, Erdfarbe 87 und sehr wenig Lederbraun 84.


Die Schmutzfarbe wird nach kurzer Wartezeit sogleich mit Feuerzeugbenzin abgewaschen. Nur ein leichter Schleier bleibt auf den Fahrzeugteilen zurück.


Am Laufsteg befinden sich die Nachbildungen der Entlüftungs- und Fülleinrichtungen, die mit einer Bemalung in Silber sehr viel besser zur Geltung kommen.

selwagen. Nach dem Aushärten der Grundfärbung geht es an das Abdunkeln der Kesselringe. Für diesen Arbeitsschritt benötigt man etwas schwarze Ölfarbe, die man in einer kleinen Schale mit Feuerzeugbenzin so verdünnt, dass sie mit einem feinen Pinsel gut verstrichen werden kann. Mit dieser Mischung werden die Kesselringe anschließend bemalt. Ein vorbildgetreuer, verwaschener Effekt entsteht, wenn man gleich danach die Farbe mit einem mit Feuerzeugbenzin getränkten Wattestäbchen zum größten Teil wieder entfernt. Steht die Gestaltung mehrerer Fahrzeuge auf dem Programm, sollte man die Stärke der Farbschicht zugunsten eines abwechslungsreichen Aussehens der Modelle unterschiedlich ausfallen lassen.

Gebeizte Kessel

Eine besondere Herausforderung stellt die Nachbildung der mehr oder weniger starken Schicht aus Flugrost und Bremsstaub dar, die sich auf der Oberseite der Kessel ablagert und sich regelrecht, wie man auf Vorbildfotos gut erkennen kann, in den hellen Lack der Behälter einfrisst. Mit dem einfachen Aufsprühen einer rostroten Farbe ist es da nicht getan. Auch das nachträgliche Verwaschen der Modellbaufarben hat in vielen Versuchen nicht den gewünschten Effekt gezeigt. Abhilfe schafft hier lediglich die Verwendung einer gänzlich anderen Farbsorte: einer wasserverdünnbaren Holzbeize. Diese besitzt eine hohe Leuchtkraft, lässt sich gut mit der Spritzpistole verarbeiten und erzeugt auf der matten Grundfarbe der Kessel eine authentisch wirkende Farbschicht. Mit den Farben Terracotta und Nussbaum dunkel aus dem Aqua-Clou-Sortiment lassen sich die vielen Abstufungen der Rostschicht von Hellorange bis Dunkelbraun erzeugen. Verarbeitet wird die Beize in sehr dünnen Schichten, die man mit der Airbrush-Pistole aufbringt. Gleich nach dem Aufsprühen wird die Beize mit einem Wattestäbchen in die Grundfarbe eingearbeitet und verteilt. Damit der Wattestab nicht in der frischen Farbe hängen bleibt, dient Feuerzeugbenzin als Trenn- und Schmiermittel. Mit etwas Übung und Geduld kann man auf diese Weise alle beim Vorbild vorhandenen Verschmutzungen sehr realistisch nachbilden. So zum Beispiel die meist viel sauberere Kesselmitte oder die Spuren herablaufenden Regenwassers. Ein besonders interessantes Aussehen der Modelle erreicht man auch durch Abklebungen, beispielsweise im Bereich der Anschriften, bevor man mit dem Auftragen einer Beize-Schicht beginnt. So entsteht der Eindruck ausgebesserter oder erneuerter Bereiche am Kessel. Diese Art der Verschmutzung sieht nicht nur realistisch aus, sie ist auch weitestgehend grifffest. Leider glänzt die Beize beim mehrfachen Auftrag recht stark. Deshalb empfiehlt es sich, den Kessel abschließend noch mit einer Schicht aus transparentem Mattlack zu versehen.

Jetzt sind die Fahrgestelle an der Reihe. Hier gilt es zunächst, alle Teile zu befestigen, die später im Betrieb eventuell verloren gehen können. Die Nachbildung der Bremseinrichtungen klebt der Bastler am besten mit etwas Sekundenkleber am Rahmen fest. Die Puffer, falls nicht schon herausgefallen, kontrolliert man auf festen Sitz, die losen Exemplare klebt man ebenfalls ein.

Schmutzfarbe am Fahrgestell

Vor dem Auftragen der neuen Grundfarbe werden die Anschriften des Rahmens mit Abdecklack- und Klebeband geschützt. Die gelben Kranhaken lassen sich einfach abziehen. Als Grundfarbe kommen Mattschwarz, Schwarzgrau und Schwarzbraun in Betracht. Für die beiden erstgenannten Farbtöne eignen sich die Tamiya-Produkte XF 1 und XF 69, das Schwarzbraun mischt man sich aus XF 1 und XF 64 an. Mit der ausgewählten Farbe werden die Rahmen komplett lackiert. Auch die dazugehörigen Radscheiben und Drehgestellrahmen erhalten bei dieser Gelegenheit eine Neulackierung. Nach einer angemessenen Trockenpause, bei den Tamiya-Farben dauert



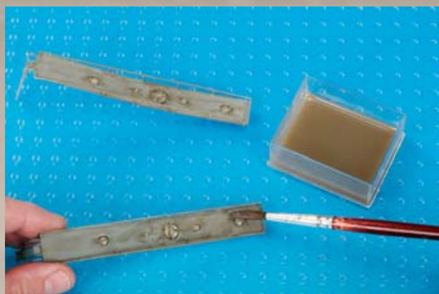
Nach dem Abdecken der Anschriften und dem Abziehen der Kranhaken erhält auch das Fahrgestell eine vollständige Lackierung mit einer matten Grundfarbe.



Derselbe Farbauftrag erfolgt auch an den Drehgestellblenden und Radscheiben. Zum Schutz der Laufflächen dienen aufgesteckte O-Ringe.



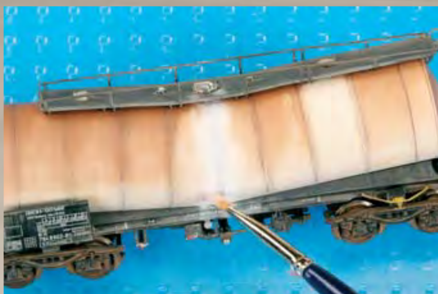
Nach dem Trocknen der Grundfarbe werden die Details herausgearbeitet. So erhalten die Bremshebel und Entleerungsstutzen eine entsprechende Bemalung.



Zur Alterung des Laufstegs kommt wieder das Schmutzfarbengemisch zum Einsatz, das mit Feuerzeugbenzin und weichem Pinsel anschließend verwaschen wird.



Die dünne Flugrostschicht am Fahrwerk und an den Laufgestellen entsteht mittels einer Lasur aus den Pulverfarben Rostrot, Moosgrün und viel Feuerzeugbenzin.



Wie Vorbildfotos zeigen, finden sich Rückstände der Schlämmkreide-Ladung auch mittig auf der Außenseite. Zur Nachbildung eignet sich weiße Pulverfarbe.



Das „Tüpfelchen" auf dem „i" besteht im Aufbringen einer Fettschicht auf den Puffertellern. Hierfür genügt ein Wattestäbchen und unverdünnte, schwarze Ölfarbe.



Foto: Eckert

Am Schlusswagen des Ganzzuges sind Flugrost- und Schlämmkreidespuren zu sehen. Durch Abkleben entstand eine Ausbesserungsstelle im Bereich des VTG-Logos.

das etwa eine Stunde, können die Anschriften wieder freigelegt werden. Auch die Kranhaken kommen wieder an ihren Platz. Eine vorbildgerechte Bemalung erhalten zudem die Bremshebel und die Deckel der Entleerungsstutzen. Dann folgt der Auftrag einer Schmutzfarbe. Hierfür greift man zu Emaillelackfarben von Revell oder Humbrol, die sich mit Feuerzeugbenzin wieder anlösen lassen. Die Schmutzfarbe setzt sich zu gleichen Teilen aus Olivgrün und Grau zusammen (Revell Nr. 46 und 87), bei der Alterung mehrerer Wagen sollte man sie mit Lederbraun (Revell Nr. 84) etwas variieren. Das Fahrgestell und die dazugehörigen Teile werden gleichmäßig mit Schmutzfarbe eingesprüht. Nach einer kurzen Ablüft-Pause ist der Farbauftrag mit Feuerzeugbenzin und einem weichen Pinsel gleich wieder abzuwaschen. Von der Schmutzfarbe bleibt nur noch ein leichter Schleier auf den behandelten Teilen zurück. In derselben Weise erhalten auch die Laufstege der Wagen ein vorbildgerechtes, gebrauchtes Aussehen. Hier sollte der Modellbahner vorher noch die nachgebildeten Entlüftungs- und Fülldeckel mit silberner Farbe bemalen. Sobald die Farben getrocknet sind, kann der Wagen wieder zusammengesetzt werden. Mit einer dünnflüssigen Lasur aus Feuerzeugbenzin und rostroter Pulverfarbe lassen sich schließlich noch Details an den Fahr- und Drehgestellen herausarbeiten. Die meist vorhandenen Spuren der Schlämmkreide-Beladung lassen sich am besten mit weißer Pulverfarbe nachbilden. Und zuletzt noch das „i-Tüpfelchen": Etwas aufgetupfte schwarze Ölfarbe bildet die Fettschicht auf den Puffertellern nach. Danach stehen die perfekt gestalteten Knickkesselwagen für den Dienst auf einer H0-Anlage bereit. Am eindrucksvollsten präsentieren sich die Modelle natürlich, wenn sie einen Ganzzug bilden. Daher ist es ratsam, sich die Zeit für das Altern einer größeren Anzahl von Knickkesselwagen zu nehmen. *Michael Siemens*

Eine preisgünstige Möglichkeit, flexible Handregler für die Steuerung einer Modellbahnanlage einzusetzen, hat der MEC Wuppertal erfolgreich erprobt.

Verteiler-Schlüssel



Das „LocoNet“ wird häufig als ein dem Ethernet ähnliches Bussystem beschrieben, das von der Firma Digitrax für digitale Modellbahnanlagen entwickelt wurde. Tatsächlich handelt es sich um ein Peer-to-Peer-Local-Area-Network (P2P-LAN). In einem P2P-LAN sind alle Geräte gleichberechtigt und können sowohl Dienste in Anspruch nehmen als auch Dienste zur Verfügung stellen. So können sie als Arbeitsstationen genutzt werden, aber auch Aufgaben im Netz übernehmen.

Das „LocoNet“ bietet im Einsatz für die Modellbahn eine preiswerte und sichere Verkabelung für Steuer- und Bediengeräte, Rückmelder, Schaltpulte für Magnetartikel und Fahrstraßen, Gleisbesetztmelder, Anschlussmodule für Gleisstellpulte und weitere Komponenten. Leitungswege bis zu 100 Metern sind dabei kein Problem.

Physikalisch wird ein sechsadriges Flachkabel mit RJ-12-Steckern, so genannten Westernsteckern, verwendet, mit dem eine fast beliebige Topologie (Bus, Stern, Baum, nur nicht Ring) aufgebaut werden kann. Da „LocoNet“ ein offener Standard ist, können zertifizierte Hersteller Komponenten zum Anschluss anbieten, in Deutschland zum Beispiel von Uhlenbrock und den auf dem „LocoNet“ basierenden Systemen von Fleischmann und Piko. Zahlreiche weitere Anwendungen unterstützen oder nutzen diese Technik, so etwa die Gleisbesetztmelder GBM16X von Blücher-Elektronik (beispielsweise im Miniland München im Einsatz), CML Electronics Ltd. und Railroad & Co. von Freiwald-Software.



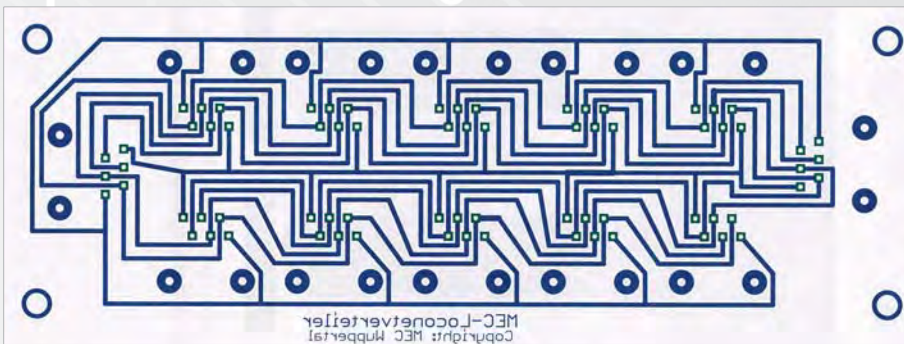
Der MEC Wuppertal betreibt auch eine stationäre H0-Großanlage. Für die fexibel einsetzbaren Handregler bediente man sich des „LocoNet“.

Der „LocoNet“-Verteiler

Die einfachste Bauform eines „LocoNet“-Verteilers ist der Modular-Adapter 6/6 mit drei Modular-Buchsen: Zwei Buchsen zum Durchschalten des „LocoNet“, eine Buchse als Abzweig zum Endgerät. Für einfache Anwendungen, so für den Anschluss eines einzelnen LISSY-/Train-Navigation-Empfängers, reicht dies völlig aus.

Für weitergehende Anwendungen bieten Uhlenbrock/Fleischmann Fünffach-Verteiler an. Sobald aber größere Bahnhofsbereiche mit einer Vielzahl von Melde- respektive Befehlsstellen verkabelt werden müssen, ist die Kapazität dieser Verteiler schnell erschöpft. Beim MEC Wuppertal e.V. hat man sich daher überlegt, wie die „LocoNet“-Verkabelung übersichtlicher und sicherer gemacht werden kann. Vorgabe war, dass zehn freie Abgänge bei gleichzeitiger Durchschaltung des Netzwerks möglich sein sollten. Das bedeutete zwölf Westernbuchsen, möglichst ohne Verdrahtung. Dazu wurden ein entsprechendes Platinen-Layout entwickelt und eine Folienvorlage erstellt.

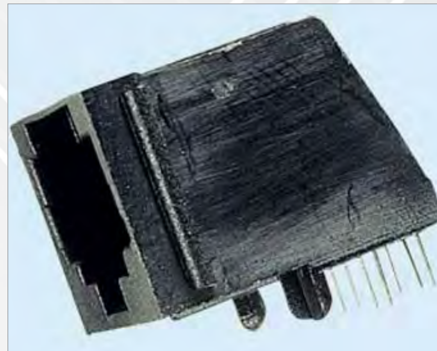
Als Material für die Platine wird einseitig beschichtete Fotoplatine (160 x 100 mm, 1,5 mm dick, 35 µ Kupferauflage) verwen-



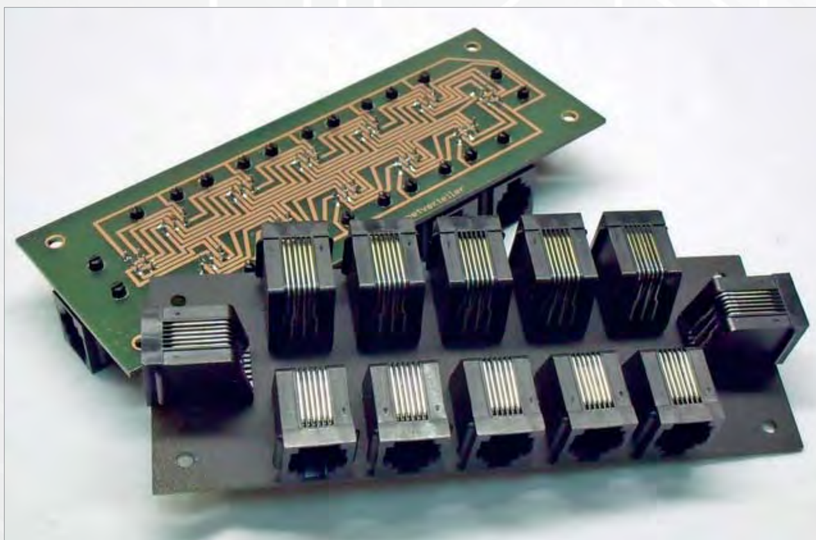
Das Platinen-Layout auf einen Blick: Nach dem Ätzen gemäß dieser Vorlage wird entlang der aufgezeichneten Außenkontur ausgesägt. Die Lötpunkte werden mittels 0,8-mm-Bohrers gesetzt.



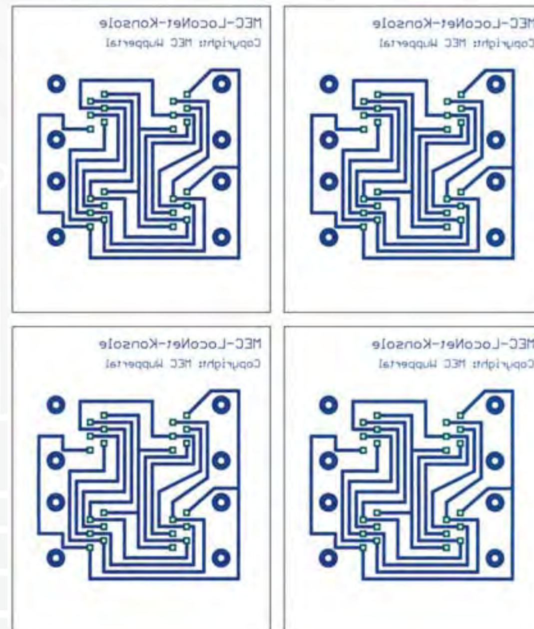
Einfachste Bauform eines „LocoNet“-Verteilers ist der Modular-Adapter mit drei Buchsen.



Modular-Einbaubuchse 6/6: Zwölf Stück werden auf der vorbereiteten Platine montiert.



Fertiger „LocoNet"-Verteiler: Beim Einschieben der Buchsen ist darauf zu achten. dass alle Anschlusspins durch die Platine gesteckt und nicht etwa umgebogen wurden.



Vierfach-Platinen-Layout: Vier Fertigplatinen für die „LocoNet"-Konsole finden auf der Folienplatine Platz.

det. Nach dem Ätzen gemäß Vorlage (siehe Seite 67) sägt man entlang der aufgezeichneten Außenkontur aus und bohrt mit einem 0,8-Millimeter-Bohrer die Lötpunkte. Die Haltelöcher der Buchsen werden mit einem 3,2-Millimeter-Bohrer aufgebohrt und sodann auf der Platine zwölf sechspolige Modular-Einbaubuchsen (RJ-12) montiert.

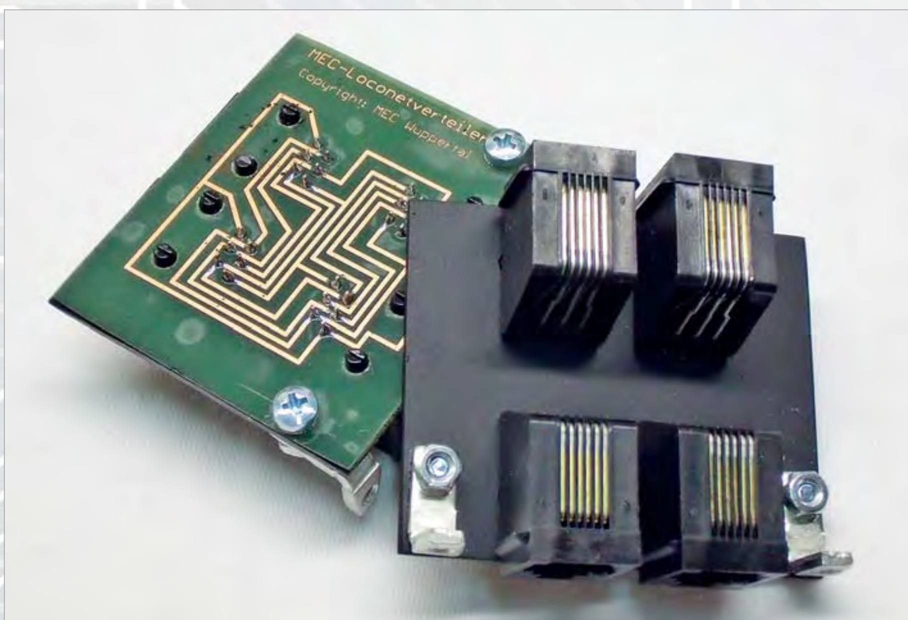
Die Buchsen werden in die Löcher eingeschoben, wobei genau zu kontrollieren ist, ob alle sechs Anschlusspins durch die Platine gesteckt und nicht etwa umgebogen wurden. Ist eine hohe mechanische Beanspruchung zu erwarten, können die Buchsen zusätzlich verklebt werden. Anschließend sind die Buchsen zu verlöten und zwar unter Einsatz eines Lötkolbens (40 bis 60 W) mit feiner Spitze und 0,8- bis 1-mm-Elektroniklötzinn. Da die Lötstellen lediglich ein Rastermaß von 1,27 mm haben, darf man nur wenig Lötzinn verwenden. Abschließend wird die Platine auf Kurzschlüsse und Durchgang geprüft.

Anschlusspunkte für flexibel einsetzbare Handregler

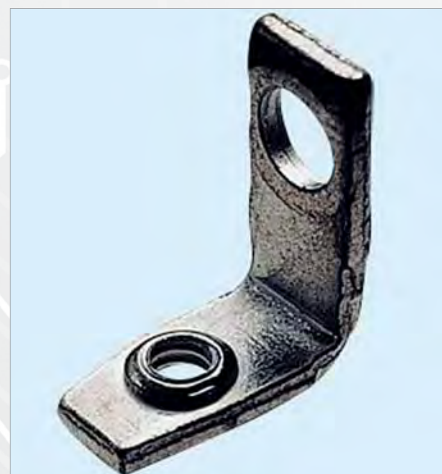
Der MEC Wuppertal betreibt unter anderen auch eine stationäre H0-Großanlage, seit dem Jahr 2000 digital mit der Intellibox von Uhlenbrock. Neben den stationären Reglern Intellibox und IB-Control kam im Laufe der Zeit der Wunsch nach flexibel einsetzbaren Handreglern auf. Da eine Großanlage im Vorführbetrieb nur unzureichend mit Infrarot-Reglern zu steuern ist, konzentrierte sich die Suche auf einen an verschiedenen Stellen der Anlage einsteckbaren Handregler. Mit dem Erscheinen des Profi-Bosses von Fleischmann 2008 hatte das Suchen ein Ende: Ein sehr gut funktionierendes Steuergerät mit Anschluss zum „LocoNet". Nun ging es nur noch darum, die entsprechenden Anschlusspunkte zu fertigen und in die Anlagenseitenblenden einzubauen.

Die „LocoNet"-Konsole

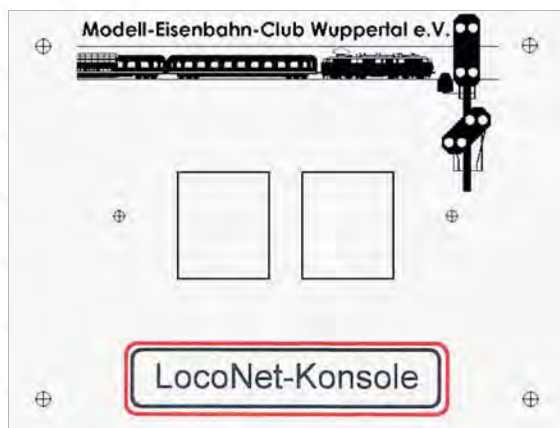
Eine „LocoNet"-Konsole beinhaltet im Inneren eine kleine Platine. Für sie wurde eben-



Auf der „LocoNet"-Konsolenplatine befinden sich vier sechspolige Modular-Einbaubuchsen. Die hinteren dienen als „LocoNet"-Ein- oder -Ausgang, die vorderen zum Einstecken der Handregler.



Dem Fixieren der Konsolenplatine an der Frontplatte dient der D-Sub-Befestigungswinkel.



Abschließend erhält die Frontplatte eine selbstgefertigte Folienbeschriftung, hier natürlich die des MEC Wuppertal.



Sollen wie beim MEC Wuppertal die Konsolen in die Anlagenseitenblenden eingebaut werden, ist zunächst ein zirka 30 mal 50 Millimeter großes Stück auszuschneiden.

falls eine Folienvorlage erstellt. Als Material diente wiederum einseitige Fotoplatine. Auf einer solchen Platine mit den Maßen 160 x 100 mm finden vier Fertigplatinen Platz. Wie gehabt erfolgt das Ätzen gemäß Vorlage; anschließend wird ausgesägt und gebohrt, wie beim „LocoNet"-Verteiler bereits beschrieben.

Auf der Platine befinden sich vier sechspolige Modular-Einbaubuchsen (RJ-12). Die beiden hinteren dienen als Ein- beziehungsweise Ausgang des „LocoNet", die beiden vorderen zum Einstecken von „LocoNet"-Handreglern wie zum Beispiel Profi-Boss, Fred (Uhlenbrock, Fremo), UT4 (Digitrax). Alle Buchsen sind gleichwertig und untereinander 1:1 verbunden.

Die Frontplatten zum Einbau der Konsole in die Seitenblenden der Anlage sind aus zirka 8 mal 6 Zentimeter großem und 1,5 mm dickem Alublech gefertigt. Aus der Frontplatte müssen die beiden Aussparungen für die Modular-Buchsen herausgearbeitet werden. Außerdem sind sechs Löcher mit dem jeweiligen Durchmesser von 3,5 mm zu bohren. Vier Löcher dienen zur Montage des fertigen Gerätes, zwei zur Befestigung der Konsolenplatine. Diese wird mit so genannten D-Sub-Befestigungswinkeln an der Frontplatte fixiert. Die Winkel weisen zwei Löcher auf, davon eins mit M3-Gewinde. Über dieses Gewindeloch wird die Frontplatte mit der Platine verbunden. Die andere Winkelseite kann auf die Platine geschraubt oder auch genietet werden.

Zum Abschluss erhält die Frontplatte eine selbstgefertigte Folienbeschriftung, im Falle des MEC Wuppertal selbstverständlich mit dem Vereinslogo. Diese wird auf selbstklebende Transparentfolie gedruckt und auf die Frontplatte aus Aluminium aufgeklebt.

Nun geht es an den Einbau der fertigen Konsolen. Bei der MEC-Clubanlage sind die Konsolen in die Anlagenseitenblenden eingebaut. Dazu wird zunächst ein ungefähr 30 mal 50 mm großer Ausschnitt ausgesägt. So kann nun die fertige Konsole durch die Seitenblende gesteckt und anschließend von außen verschraubt werden. Ist die „LocoNet"-Konsole fixiert, werden auf ihrer Rückseite die ankommende und die weiterführende „LocoNet"-Leitung eingesteckt. Und schon ist ein Anschlusspunkt für zwei Handregler einsatzbereit!

Da Vereine, aber nicht nur sie, die Kosten genau kalkulieren und oftmals mit jedem Cent rechnen müssen, hat auch der MEC Wuppertal natürlich versucht, die günstigsten Bezugsquellen fürs erforderliche Material aufzuspüren (siehe Kasten unten). Die Preise bewegen sich zwischen 0,04 Euro pro Modular-Stecker und 3,93 Euro für das Western-Spiralkabel.

Die Platinen sind speziell für den in diesem Beitrag beschriebenen Anwendungsfall entworfen. Der MEC Wuppertal bietet die Ätzvorlagen als Folie für zwei Verteiler beziehungsweise für vier Konsolen an. Nähere Informationen erhalten Nachbauwillige im Internet unter www.mec-wuppertal.de. Bei ausreichendem Interesse ist daran gedacht, auch die fertigen Platinen oder komplette Bausätze anzubieten (Kontakt: info@mec-wuppertal.de).

Ansprechpartner bei weiteren Fragen ist auch der Autor unter der E-Mail-Adresse udo.korte@t-online.de.

Udo Korte/MEC Wuppertal

Materialliste und Bezugsquellen

Bauteil	Bezeichnung	Bezug
Modular-Buchsen	MEBP 6-6S	Reichelt
Modular-Stecker RJ-12, Kontakte 6, bestückt 6	MP 6-6	Reichelt
Fotoplatine, einseitig, 160x100 mm, 1,5 mm, 35 µ	BEL 160X100-1	Reichelt
2 x D-Sub-Befestigung, Winkel, Metall, 1 x Gewinde	SV WMG	Reichelt
Western-Anschlusskabel	WK 6-6 2,5 m	Reichelt
Western-Anschlusskabel	WK 6-6 5 m	Reichelt
Western-Anschlusskabel	WK 6-6 10 m	Reichelt
Western-Anschlusskabel	WK 6-6 15 m	Reichelt
Western-Spiralkabel	5534 (6-6 3m)	RM

Reichelt-Elektronik, Elektronikring 1, 26452 Sande, www.reichelt.de, Tel.: 04422/955333, Fax: 04422/955111
RM Computertechnik GmbH, Im Hock 8, 40721 Hilden, www.computerkabelversand.de, Tel.: 02103/360434



Fotos: Korte/MEC Wuppertal

Macht auch einen professionellen Eindruck: Die fertig eingebaute „LocoNet"-Konsole.


Macht eine durchaus gute Figur: Recht filigran wirkt die TT-Neukonstruktion, sieht man einmal vom etwas dominanten Zweilichtspitzensignal ab.

Mit dem insgesamt beeindruckenden TT-Modell der 23 002 in Epoche-III-Ausführung erfüllt die Firma Tillig den sehnlichen Wunsch vieler Reichsbahn-Fans.

Prototyp-Verehrung

AUF EINEN BLICK

PRO *Gesamteindruck; Bedruckung; Detaillierung; Zurüstteile; Fahreigenschaften*

KONTRA *Spitzensignal vorn; Windleitbleche; Zugkraft*

PREIS *Zirka 215 Euro*

URTEILE ☒ ☒ ☒ ☒


Dome und Kesselleitungen geben das Vorbild durchaus zutreffend wieder.

Nicht weniger als 800 Exemplare der Einheitslok-Baureihe 23 sah der Beschaffungsplan der Reichsbahn vom März 1939 vor. Gebaut wurden aber lediglich zwei Prototypen und zwar von Schichau in Elbing. Die Abnahmen der 23 001 und der 23 002 erfolgten erst im Spätsommer respektive Frühherbst des Jahres 1941 in Berlin-Grunewald.

Beide Maschinen verblieben unversehrt bei der Deutschen Reichsbahn (DR) und kamen 1954 zur Fahrzeug-Versuchs-Anstalt (FVA) Halle. Im Gegensatz zu ihrer Schwesterlok unterblieb bei der 23 002 die geplante Neubekesselung. Ihr Ende kam schon 1967: Am 20. September wegen Rahmen- und Radsterneschäden ausgemustert, wurde sie am 12. Oktober im Raw Cottbus zerlegt.

Das Modell gibt erfreulicherweise nicht diesen Vorbildzustand, sondern jenen aus der Zeit bei der Hallenser FVA und zwar vor der Eingliederung in die neue VES-M wieder. Die von Lokführer- wie Heizerseite recht filigran wirkende Lokminiatur kann diesen Eindruck an der Rauchammerfront nicht so ganz bestätigen. Zu dominant gebärden sich die Laternen des korrekten Zweilichtspitzensignals, und auch die Wagner-Windleitbleche hätten etwas dünner sein dürfen.

Die Bedruckung lässt dagegen keinerlei Wünsche offen. Lunin-Wimpel, tatsächlich richtiges „Lokomotiv-Versuchsanstalt"-Schild und auch korrekte Revisionsdaten offenbaren selbst unter der Lupe keinen Makel.

Die zahlreichen Zurüstteile sind einerseits erfreulich, andererseits mit Mühen und vorsichtigem Klebereinsatz verbunden.

Nichts zu mäkeln gibt es an den Fahreigenschaften und der Stromabnahme. Seidenweich fährt die 23002 an und gerät auch bei umgerechnet 110 km/h nicht ins Taumeln. Nur die Zugkraft könnte besser sein.

Karlheinz Haucke


Die sechspolige Schnittstelle im Tender ist nach Abheben des Kohleimitats gut zugänglich.


Die Bedruckung inklusive korrekten Lokomotiv-Versuchsanstalt-Schilds und Lunin-Wimpels hält selbst dem kritischen Blick durch die Lupe stand.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Tillig
- **Nenngröße:** TT
- **Bezeichnung:** 23002 der DR
- **Bestellnummer:** 02100
- v_{max} Vorbild: 110 km/h
- v_{max} bei 12 Volt: 110 km/h
- v_{max} NEM: 165 km/h
- v_{min} 3 Volt: 1 km/h
- **Antrieb:** Vom Motor über Kardanwelle und Co. auf alle Tenderachsen
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Haftreifen:** Vier
- **Gewicht:** 151 Gramm
- **Beleuchtung:** Spitzensignalwechsel mit Fahrtrichtung
- **Preis:** Zirka 215 Euro



Sowohl der Rungenwagen als auch der gedeckte Güterwagen sind als DRG-, DR- und DB-Variante erhältlich.

Dass Güterwagen auch rollende Sehenswürdigkeiten sein können, zeigt Brawa mit den Austauschbauarten R Stuttgart und Gl Dresden.

Schön, Braun!

Zu den Güterwagen-Austauschbauarten, mit welchen die DRG ab 1924 die Vielzahl verschiedenster Länderbahnwagen zu reduzieren suchte, gehörten auch die Rungenwagen des Gattungsbezirks Stuttgart und die gedeckten Güterwagen des Bezirks Dresden. Brawas Neuerscheinungen haben wie ihre Vorbilder dieselbe Länge bei ähnlicher Gestaltung des Rahmens. Die ab 1935 bis Anfang der 1940er-Jahre gebräuchlichen weißen Pufferhülsen der DRG-Varianten deuten wie die Nebengattungsbezeichnung r darauf hin, dass es sich um Umsetzwagen zum Übergang auf russische Breitspur handelt. Neben der verschiedenen Bedruckung unterscheidet sich der DRG-Rungenwagen durch die Holzrungen von seinen pressblechberungten Nachfolgern, denn die Holzrungen waren ein beliebtes Brenngut in und nach dem Krieg. Ein besonderes Merkmal der Rungen des DB-Modells ist die DR-Prägung, da man zu ihrer Herstellung auch nach 1945 die ursprünglichen Werkzeuge weiternutzte. Das hat Brawa vorbildgerecht umgesetzt. Die sorgfältige Bedruckung beider Modelle, selbst jene der ovalen Fabrikschilder, lädt zum eingehenden Studium ein. Sollte man sie zu diesem Zweck auf dem Tisch abstellen wollen, sollte dieser aber wirklich waagerecht sein, sie könnten sonst herunterrollen: Die Laufeigenschaften sind hervorragend. Wie vom Unternehmen der Familie Braun gewohnt, finden sich am Rahmen eine komplette Bremsanlage mit extra lackierten Umstellern, einzeln angesetzte Sprengwerke und andere Details. Auch die Achslager und Federpakete, gestützt von einem Träger aus Blech, sind nicht am Rahmen angegossen. Flexibler Kunststoff verhindert allzu schnelles Abbrechen von Tritten und Schläuchen. Nicht jeder braucht solche üppig ausgestatteten Güterwagen-Schmuckstücke. Aber es ist gut zu wissen, dass man die Wahl hat. *oh*



Zahlreiche angesetzte und bedruckte Details bereichern die Wagenfront des Glr Dresden.

AUF EINEN BLICK

PRO *Detaillierung; Bedruckung, Achslagerführungen aus Metall; Räder beidseitig profiliert; hervorragender Lauf*

KONTRA *Metallischer Glanz der Radscheiben*

PREIS *Je 34,90 Euro (UVP)*

URTEILE

Das Zugset für den Zementverkehr der Eisenbahngesellschaft Potsdam stellt Lemke unter der Marke Hobbytrain im Maßstab 1:160 vor.

Staubige Ladung



Fotos: Rainer Albrecht

Mit seinen drei Wagen bietet das Set von Hobbytrain einen guten Start für einem Zementganzzug.

Der aktuelle Zementsiloverkehr der Potsdamer Eisenbahngesellschaft (EGP), nachgebildet im Maßstab 1:160 von Hobbytrain: Für einen richtigen Ganzzug reichen die drei Waggons allerdings kaum, trotzdem sind sie ein guter Start für die Bildung eines Zementganzzuges. Die Garnitur verkehrt normalerweise zwischen Deuna und Berlin. Als Zuglok dient der Taurus ES 64 U2-002 der Leasingfirma MRCE Dispolok, die mit Werbung der Firma Dyckerhoff beschriftet ist. Die fein detaillierten und schön bedruckten Staubsilowagen stammen laut Bodenprägung aus dem Arnold-Sortiment und sind im Original bei der VTG eingestellt. Ob dieser Waggontyp jedoch tatsächlich für Zementtransporte eingesetzt wird, ist fraglich. *kf*

AUF EINEN BLICK

PRO *Guter Gesamteindruck; gute Laufeigenschaften: Detailierung der Wagen*

KONTRA *Dyckerhoff-Werbung etwas zu matt gedruckt*

PREIS *139,95 Euro (UVP)*

URTEILE


Eine beachtliche Länge kennzeichnete das Vorbild. Große Radien schmeicheln dem H0-Modell.


Metallene Griffstangen und Einstiege unterstreichen den hochwertigen Eindruck.

Die X 4200-Triebwagen der französischen SNCF waren Aushängeschilde, das H0-Modell von Mistral ist es ebenfalls.

Schau-ins-Land

Die Triebwagen der Baureihe X 4200 fuhren zwischen 1959 und 1985 auf reizvollen Strecken, vor allem rund um Marseille. In den Fahrzeugen herrschte eine deutliche Zweiklassen-Gesellschaft. Während die Passagiere der ersten Klasse im erhabenen Teil die Aussicht hinter getönten Scheiben genießen durften, blieben den Fahrgästen der zweiten Klasse nur die Plätze an den Wagenenden. Unterhalb der Erste-Klasse-Plätze befanden sich Maschinen- und Gepäckraum. Die futuristisch wirkenden X 4200 waren mit einer Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h flott unterwegs.

Das digitale H0-Modell des belgisch-französischen Herstellers Mistral besticht durch einen hohen Detaillierungsgrad. Eine Vielzahl freistehender, montierter Teile veredeln den Triebwagen. Die Gehäusegravuren sind sehr ordentlich ebenso wie die Gravuren der Drehgestellblenden, die jedoch ein wenig plastikhaft wirken. Der X 4200 verfügt über eine farblich gestaltete Inneneinrichtung und ist zudem mit einigen 1:87-Reisenden besetzt. Ein netter Hingucker sind die Sonnenblenden über den Führerständen. Lackierung und Bedruckung erreichen ein ansprechendes Niveau.

Das digitale Sound-Modell verfügt über sehr gute Werkseinstellungen und ausgewogene Fahreigenschaften. Nach dem Anlassen des Motors dauert es eine kleine Weile, bis sich der Tw in Gang setzt, ebenso vorbildlich ist das Bremsverhalten. Auch das Motorengeräusch weiß zu überzeugen. Lediglich das markante Signalhorn ist etwas zu schwach auf der Brust.

Der X 4200 ist ein empfehlenswertes Modell für Freunde französischer oder außergewöhnlicher Triebfahrzeuge. *al*

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr guter Formenbau; gute Lackierung und Bedruckung; Inneneinrichtung; prima Fahreigenschaften*

KONTRA *Drehgestellblenden etwas plastikhaft*

PREIS *Etwa 325 Euro*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶CF 7 von Athearn in H0

In den 1970er-Jahren baute die US-Bahngesellschaft Santa Fe zahlreiche EMD-F-Units in so genannte CF 7-(Cfürconverted)-Loks um, die dank ihres neuen Aufbaus auch als Road-Switcher dienen konnten. In der Athearn-Ready-to-Roll-Serie ist ein H0-Modell der CF 7 erhältlich. Die auffällige Diesellokomotive gefällt dank eines hohen Detaillierungsgrades, einer sehr guten Lackierung und Bedruckung, sowie guter Fahreigenschaften bei einem vernünftigen Preis. *al*



AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Detaillierung; ordentliche Lackierung und Bedruckung; gute Fahreigenschaften; guter Preis*

KONTRA *Etwas leicht*

PREIS *96,99 Euro (UVP)*

URTEILE



BLITZ-LICHT

▶DR-39.10 von Fleischmann

Mit 39 1014-8 hat Fleischmann die Epoche-IV-Variante der Reko-P 10 der DR vorgestellt. 39 1014 gehörte zu den letzten fünf Loks ihrer Baureihe, die vom Auslauf-Bw Saalfeld noch bis zum Jahr 1971 eingesetzt wurden. Sie schied am 28. Mai aus dem Zugdienst aus. Das H0-Modell der Schnellzug-Mikado war deutlich günstiger erstmals vor etwa zehn Jahren erhältlich. Es glänzt noch immer mit einer schönen Detaillierung, Farbgebung und Bedruckung sowie seinem soliden Fahrverhalten, wurde aber nun mit einer etwas zu kalten LED-Beleuchtung und geschwärzten Gestängen modifiziert. *oh*



AUF EINEN BLICK

PRO *Saubere Detaillierung und Farbgebung; geschwärzte Gestänge*

KONTRA *LED-Beleuchtung zu kalt*

PREIS *355 Euro (UVP)*

URTEILE

Fotos: Rainer Albrecht





In einer schützenden Blisterverpackung kommen die neuen Laser-Cut-Minis in den Handel.

Der Zubehörhersteller Noch ist bekannt für kreative Ideen, wie die neuen Minis beweisen.

Bunte Welt

Wer sich mit der Montage der gelaserten Pflanzen von Noch bisher schwer tat, dem hilft der Allgäuer Zubehörhersteller nun auf einfache Weise: Es gibt verschiedene Pflanzen fertig montiert und auch bunt beflockt, damit die Gestaltung bunter Blumenbeete oder das Setzen einzelner farbiger Blickfänge an Wegesrändern einfacher von der Hand gehen. Die Pflänzchen werden mit der Pinzette entnommen, mit einem Tropfen Klebstoff versehen und an der gewünschten Stelle der Anlage eingepflanzt. Bisher mussten die Laser-Cut-Pflanzen noch vom Modellbauer selbst gebogen und eventuell beflockt werden. Die neuen Fertig-Pflanzen, die im Maßstab 1:87 etwas zu groß sind, kosten ungefähr das Doppelte im Vergleich zu den Bausatz-Pflanzen. Das ist kein unangemessener Aufschlag.

Stefan Alkofer

AUF EINEN BLICK

PRO *Fein detaillierte Pflanzen; fertig montiert und beflockt; einfache Montage*

KONTRA *Etwas zu groß*

PREIS *9,99 Euro (UVP)*

URTEILE

AUF EINEN BLICK

PRO *Einfache Handhabung; sehr gute Einbauanleitung*

KONTRA *Relativ große Bauform*

PREIS *59 Euro (UVP)*

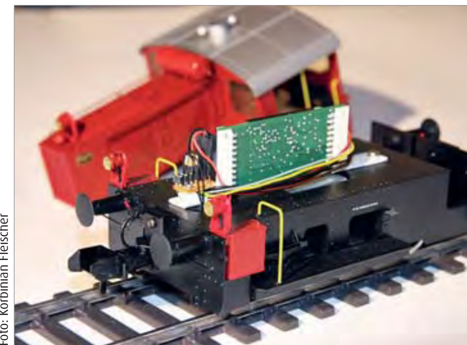
URTEILE

Der neue Uhlenbrock-Decoder verträgt eine höhere Spitzenbelastung.

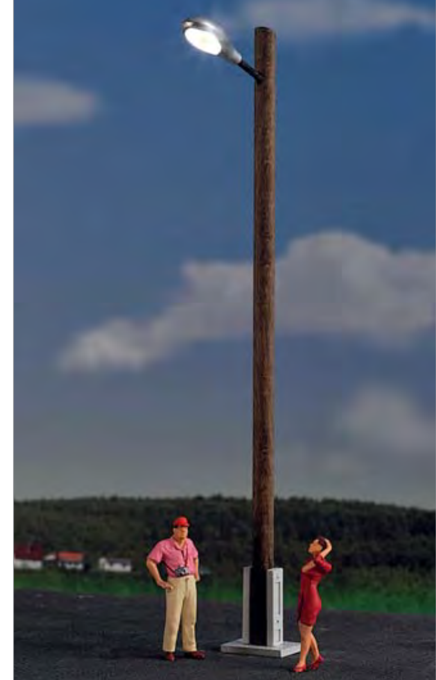
Leistungsoptimiert

Beengte Platzverhältnisse, wie sie zum Beispiel in den Märklin-Maxi-Dampfloks Rössle und Co. oder dem Glaskasten herrschen, erschweren den Einbau des neuen Uhlenbrock-Multiprotokoll-Großbahndecoders 77500, der nun mit einer Spitzenbelastung von 5 Ampere (statt wie bisher 3 Ampere) erhältlich ist. Bei der Mehrzahl der Spur-I-Modelle dürfte aber die Größe des Decoders keine Rolle spielen, so auch nicht in der Köf der Baureihe 323 von Märklin, bei der, anders als beim Vorbild, der Motor nicht im Vorbau sitzt und daher dem Decoder ausreichend Platz gibt. Durch die Erhöhung der Amperezahl ist der Betrieb des Decoders noch sicherer geworden, weil eine Überlastung und damit verbundene Gefahr der Zerstörung nun (fast) auszuschließen sind. Optisch kann man den neuen Decoder daran erkennen, dass er auf einer Seite komplett mit einem Kühlblech versehen ist, das für eine sichere Abführung der Wärme sorgt. Die neuen Decoder sind mit der Softwareversion 8 ausgestattet. Trotz der Verbesserungen bleibt erfreulicherweise der Preis mit dem des Vorgängermodells identisch. *Korbinian Fleischer*

Foto: Korbinian Fleischer



In Märklins Spur-I-Köf findet der Decoder im Vorbau ausreichend Platz.


Ostdeutsche Straßenbeleuchtung von Busch für die Spur 0.

DDR-Straßenlampe erscheint von Busch in Baugröße 0.

Leipziger Tropfen

AUF EINEN BLICK

PRO *Guter Gesamteindruck; Echtholzmast; stimmige Farbgebung und korrekte Lichtwiedergabe*

KONTRA *Lose verlaufende, fadenähnliche Stromleitung*

PREIS *19,99 Euro (UVP)*

URTEILE

Die Straßenlaternen, die aufgrund ihrer Bauform Leipziger Tropfen genannt werden, sieht man auch heute noch vielerorts in den neuen Bundesländern. Das Modell besteht aus einem Echtholzmasten, der farblich gealtert ist. Typisch sind diese Lampen für die Zeit ab Mitte der 70er-Jahre. Etwas einfach mutet die Stromversorgung an: Die beiden Drähte führen ohne Befestigung recht locker am Holzmasten nach unten. Beim Vorbild verläuft die Stromversorgung in senkrechten Rohren, die am Holzmasten befestigt sind. Der Lampenkopf besteht aus einem lichtundurchlässigen Kunststoff, der silberfarbig lackiert wurde. Die Beleuchtung erfolgt mittels einer sehr langlebigen LED. *kf*

Neu bei Lemkes Minis sind Varianten des VW T2 in Spur N.

Rundum einsetzbar

Der VW-Bus T2 kam als Nachfolger des ersten VW-Busses T1 ab 1967 auf die Straßen. Gebaut wurde der auch Bulli genannte Transporter in unterschiedlichen Varianten bis 1979 im VW-Werk Hannover. Die Modelle im Maßstab 1:160 von Lemke-Minis zeigen die Vielfalt der angebotenen Ausstattungen: Der Edeka-Transporter in Standardausführung, der grüne Transporter als Reisemobil mit Faltdach und in Gelb der Eisverkaufswagen mit Hochdach. Die Modelle sind rollfähig und exakt bedruckt. Einzig die Fensterscheiben sitzen etwas zu tief. *kf*


Normalausführung, Faltdach- und Hochdachvariante des VW T2 in 1:160.

AUF EINEN BLICK

PRO *Sehr guter Gesamteindruck; sauber bedruckt*

KONTRA *Tief sitzende Scheiben*

PREIS *8,95 Euro (UVP)*

URTEILE

Neue Kfz-Kennzeichen und Schilder für Modellbahnstraßen.

Kennzeichnungspflicht

AUF EINEN BLICK

PRO *Gute Idee; nützliches Zubehör*

KONTRA *Kein konturenscharfer Druck; teils zu groß.*

PREIS *9,95 (UVP)*

URTEILE


Gute Verkehrsschilder peppen 1:87-Modelle und ihre zugehörigen Landschaften auf.

Ths-Modell aus Remscheid (www.ths-modell.de) erweitert kontinuierlich das eigene Sortiment an kleinem, aber nützlichen Zubehör. Neu sind verschiedene Bögen, bedruckt mit Verkehrszeichen und Kfz-Schildern. Diese sind auf Selbstklebefolie gedruckt und müssen ausgeschnitten werden. Der Druck der Kennzeichen-Buchstaben und Ziffern ist etwas zu groß geraten, außerdem erkennt man ein Raster. Die Positionierung der Ränder ist nicht modellmäßig. Bei den Ortsschildern fehlt eine Anleitung oder zumindest ein guter Tipp für die vorbildgerechte Befestigung. Schön sind jedoch die hohe Anzahl an enthaltenen Schildern sowie deren Unterschiedlichkeit. *Rainer Albrecht*

Herpa folgt dem Trend detaillierter Modelle, mit vielen vorbildgerechten Funktionen in seiner Scenix-Edition.

Alles blau



Ein Mercedes-Sprinter der Polizei im seit wenigen Jahren gültigen Lackierungsschema nach EU-Vorschrift.

Alles in Blau stimmt nicht ganz, Scheinwerfer und Rückleuchten sind selbstverständlich korrekt der StVO angepasst! Zwei getrennte Stomzuführungen versorgen jeweils das Fahrlicht einschließlich der Rückleuchten und das Sondersignal. Die Leitungen sind leider etwas dick, ein kleinerer, flexibler Querschnitt würde auch genügen. Außerdem ist die Führung nach außen in den Radhäusern nicht gerade elegant gewählt. Besser wäre es gewesen, im inneren Vorderachsbereich rechts und links die Kabel herauszuführen. Die Kabel besitzen am Ende kleine Stecker, die in die ebenfalls bei Herpa erhältliche Anschlussbox mit Trafo (461474) passen. Ansonsten kann man die Stecker auch entfernen und als Stromversorgung jeden vorhandenen Modellbahntrafo verwenden. Der 1:87-Sprinter ist sehr fein detailliert und konturenscharf bedruckt. Die Lichtfarben und die Helligkeit sind auf das Modell übertragen korrekt. Man darf auf weitere Fahrzeuge der Scenix-Edition gespannt sein. *Rainer Albrecht*

AUF EINEN BLICK

PRO *Fein detailliert und sauber bedruckt; Elektronik perfekt*

KONTRA *Kabelführung und -dicke*

PREIS *29,50 EUR (UVP)*

URTEILE ⊠ ⊠ ⊠ ⊠

Flott präsentiert sich auf den ersten Blick Revells 1:32-Modell des NSU TT nach Vorbild des 2009-Siegerautos von Joachim Thomas.

Heckmotor-Flitzer

Bekanntlich liegt die Tücke im Detail. Das ist auch bei Revells an sich einen recht guten Gesamteindruck hinterlassenden Modell des NSU TT 1300 in Baugröße I leider nicht anders. Während saubere Bedruckung und Lackierung exakt nach Vorbild, Bereifung, Inneneinrichtung nebst Fahrer und Überrollbügel zu den Aktivposten gehören, sorgen zu kurze Scheibenwischer, fehlerhafte vordere Seitenfenster, zu wenig ausgestellte Radkästen, damit auch falsche Schweller- und Trittbleche und vor allem der Frontspoiler mit deplatzierter Trennnaht über den Blinkern für deutliche Abzüge in der B-Note des Slot-Car-Renners. *Karlheinz Haucke*



Revells Modell eifert seinem Vorbild, 2009 im Berg-Cup siegreich, nur bedingt nach.

Fotos: Rainer Albrecht

AUF EINEN BLICK

PRO *Gesamteindruck; Bedruckung und Lackierung; Inneneinrichtung; Slot-Car-Einsatz*

KONTRA *Frontspoiler; Radkästen; Scheibenwischer; vordere Seitenfenster; Schwellerbleche*

PREIS *49,99 Euro (UVP)*

URTEILE ⊠ ⊠

Unsere Bewertung

5 Schluss-Signale: **super**
4 Schluss-Signale: **sehr gut**
3 Schluss-Signale: **gut**
2 Schluss-Signale: **befriedigend**
1 Schluss-Signal: **noch brauchbar**



Saubere Beschriftung, korrekte Niet-Immitationen und exakt angebrachte Handstangen sprechen für Qualität.

Mit dem Modell des urigen Rübezahl-Triebwagens erfüllt Brawa einen Wunsch vieler Modellbahner. Der MEB durfte schon mal ein paar Testrunden drehen.

BÜHNE FREI FÜR RÜBEZAHL

Viele Modellbahner haben schon lange auf ihn gewartet, jetzt kommt der ET 89, meist nur als Rübezahl bezeichnet, als H0-Großserienmodell von Brawa.

Auch uns vom MODELLEISENBAHNER plagte längst die Ungeduld, und so ergriffen wir die sich uns bietende Gelegenheit auf der vergangenen Spielwarenmesse in Nürnberg, ein serienreifes Musterfahrzeug ausführlich Probe zu fahren.

Testmuster war der bundesbahnrote ET 89 04, dessen Vorbild nach dem Zweiten Weltkrieg aus den drei aus Schlesien abgefahrenen und in München gestrandeten ET 89 01, ET 89 04 und ET 89 07 entstand. Er war im Raum München im Dienstverkehr bis 1959 im Einsatz.

Das neue Brawa-Modell fängt das Auge des Betrachters umgehend mit einer Vielzahl von Details ein. Immer tiefer geht der suchende Blick und immer mehr feine Strukturen kann der Betrachter entdecken. Bei dem Umbau in München nach Kriegsende wurden die offenen Bühnenübergänge des Rübezahl entfernt und durch Bleche verschlossen. Die Kabel

Die Niete auf dem Dach sind vorbildentsprechend fein ausgeführt, im Übrigen sind alle Bauteile richtig angeordnet.



Sehr fein detailliert und maßstäblich sind die Drehgestellblenden ausgeführt. Ein besonderes Highlight sind die unterschiedlichen Radsätze.



Die stirnseitigen Bühnen sind das Markenzeichen des Rübezahl. Vorbildgerecht wurden die offenen Bühnenübergänge beim DB-ET89 durch Bleche ersetzt.

und Steckdosen für die Vielfachtraktion waren dort überflüssig und wurden entfernt. Diese Details wurden beim Modell berücksichtigt. Die Rangierertritte an den Bühnen sind vorbildgerecht ausgeführt. Die senkrechten Handstangen an den Einstiegen, die Darstellung der leicht vertieften Schiebetüröffnungen und die beim Vorbild metallenen Fensterrahmen sind perfekt gestaltet und platziert. Die Kompressornachbildung sowie die Lüfter des Trafos sind fein detailliert und haben eine eindrucksvolle Tiefenwirkung. Sogar die Aggregate hinter der Klappe an der Führerstandsseite 3/4 sind noch reliefartig vorhanden. Die Dachgestaltung ist korrekt und man staunt, wie fein Niete im Maßstab 1:87 aussehen können. Die Stromabnehmer der Bauart SBS 10 sind dem Brawa-Modell der E95 entliehen und an die Dachform des ET89 angepasst worden. Die Farbe der Isolatoren soll beim Serienmodell ein authentisches Tannengrün sein. Die Tritte an den Einstiegen sind an den Drehgestellen befestigt, das erlaubt, auch kleinere Radien zu befahren, und auch optisch kann diese Lösung gefallen. Eine spartanische, aber vollkommen ausreichende und in erster Linie dem Vorbild nachempfundene Inneneinrichtung ist vorhanden und bietet sicherlich einigen Preiserlein Platz.

Wer bei seinem Rübezahl einmal die Schieblehre ansetzt, wird feststellen, dass sich die Brawa-Konstrukteure penibel an den Vorgaben des Vorbilds orientierten: Der echte Rübezahl war 21,9 Meter lang und das H0-Modell bringt es auf 251,7 Millimeter, was fast exakt maßstäblich ist.

Das Fahrzeug ist exzellent lackiert und die Anschriften, die beim Vorserienmodell noch in Weiß ausgeführt waren, werden in der Serienausführung richtigerweise in Sandgelb gedruckt. Die Beschriftung ist insgesamt korrekt, alle beim Vorbild vorhandenen Anschriften sind zu erkennen, sogar die beiden Fabrikschilder, Siemens-Schuckert-Werke und Wumag, sind authentisch gedruckt. Die Klappen im unteren Fahrzeugbereich sind ebenso korrekt unterschiedlich beschriftet.

Nicht vorbildgerecht sind vier angetriebene Achsen, was aber dem H0-Modell zu guten Fahreigenschaften verhilft. Die beiden äußeren Achsen besitzen je einen Haftreifen und verleihen dem ET89 eine hohe Zugkraft, die für vorbildgerechte Züge allemal ausreicht. Die roten Speichen- und schwarzen Laufräder sind dem Vorbild entsprechend lackiert.



Die Lautsprecherabdeckung ist mit zwei Schrauben gesichert, die Abdeckung des Decoders ist dank nur einer Schraube leicht zu öffnen.

Fotos: Rainer Albrecht

Die Fahreigenschaften überzeugen vollständig: Seidenweiches Anfahren, ein leises Surren der Zahnräder erinnert auch ohne Soundbaustein an das Vorbild. Schon bei der geringen Spannung von 1,2 Volt setzte sich der ET89 04 in Bewegung. Das Vorbild erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h und das Brawa-Modell eifert ihm mit einer sehr guten Modell-Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h bei einer Spannung von zwölf Volt nach.

Das analoge Modell besitzt ein beleuchtetes Dreilicht-Spitzensignal mit Fahrtrichtungswechsel, dazu kommen noch eine Innen- sowie eine Führerstandsbeleuchtung. Die Zugschlusslaternen sind funktionslos. Bei der digitalen Variante sind die Lichtfunktionen indivduell schaltbar.

Alles in allem ist der neue ET89 aus dem Hause Brawa eine gelungene Konstruktion, die sicherlich auch in der DRG-Ausführung viele Freunde finden wird. Bei einer unverbindlichen Preisempfehlung von knapp 210 Euro kann der Kunde kaum meckern. *Rainer Albrecht/al*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Nenngröße:** H0
- **Bezeichnung:** ET89 04 der DB
- **Bestellnummer:** 44134
- v_{max} Vorbild: 65 km/h
- v_{max} bei 12 Volt: 75 km/h
- v_{max} NEM: 91 km/h
- v_{min} 1,2 Volt: 1 km/h
- **Stromabnahme:** Über alle Achsen
- **Antrieb:** Vom Motor über Kardanwelle sowie Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall und Kunststoff
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 473 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Spitzenlicht, serienmäßige Innen- und Führerstandsbeleuchtung
- **Preis:** 209,90 Euro (UVP)

Mit dem „Eierkopf" genannten VT 12.5 der Deutschen Bundesbahn in N hat Fleischmann ein wichtiges Fahrzeug der Wirtschaftswunderzeit vorgestellt.



Das Ei des Nahverkehrs

Es entsprach dem damaligen Zeitgeist, dass man den 1953 gebauten dreiteiligen Einheiten VT/VM/VS 12 501 bis 504 als Nahverkehrs-Variante des VT 08.5 eine ungewohnt futuristische Gestaltung gab. Wollte man sich doch von alten Lasten befreien und in eine neue Ära aufbrechen. Gedacht war der VT 12.5 für schnelle Regionalzüge, vergleichbar mit den heutigen Regionalexpress-Zügen. Äußerlich waren die VT 12.5 an den zusätzlichen Mitteleinstiegen erkennbar.



Die Lackierung des Triebwagens zeigt Schwächen. Die Farbkanten sind unsauber.

Der Heilsbronner Hersteller hat seine Neukonstruktion zunächst in der Epoche III angesiedelt. Sie trägt die Nummer VT/VM/VS 12 502, deren Vorbild zum nachgebildeten Zeitpunkt 1957 im Bw Hamburg-Altona beheimatet war. Von dort aus fuhr es beispielsweise nach Bremen, Flensburg, Kiel und Lübeck. Das neue N-Modell von Fleischmann ist auf den ersten Blick gelungen. Seine Länge ist exakt maßstäblich. Bestens getroffen wurde die markante Kopfform. Auch die Detaillierung lässt kaum Wünsche offen. Die Fenster geben, obwohl geringfügig zu weit innen liegend, den Eindruck des Vorbilds gut wieder. Schnell wandert der Blick zu den Einstiegstüren mit den sehr präzise bedruckten Dichtungen, Griffen und Klinken. Im Fenster des Mitteleinstiegs sitzt wie einst beim Vorbild ein Zuglaufschild, dessen gestochen scharfe Aufschrift „Hamburg – Bad Oldesloe – Lübeck" deutlich zu lesen ist – mit und ohne Lupe. Auch alle anderen Anschriften sind von atemberaubender Qualität. Eine wahre Augenweide sind auch die Zierlinien, die zum Teil nur Bruchteile eines Millimeters auseinanderliegen, aber dennoch exakt parallel und sauber voneinander getrennt verlaufen. Zwar ist die Lackierung allgemein als gelungen zu bezeichnen, doch wies das MEB-Testmodell an der Front des Triebwagens verschobene Abgrenzungen der roten Bereiche auf, welche den Betriebsbahner zwar weniger stören dürften, aber dem einen oder anderen Vitrinisten negativ auffallen könnten. Vielleicht blickt dieser aber angesichts der extra beiliegenden und



Die Wagenzwischenräume werden von den großen Kupplungen und den schlichten Faltenbälgen gefüllt. Die abgebildeten Fahrschürzen können gegen solche ohne Ausschnitt gewechselt werden.



Fleischmann hat seiner Neuerscheinung zunächst die wohl schönste DB-Farbvariante gegönnt.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Fleischmann
- **Nenngröße:** N
- **Bezeichnung:** VT 12.5 der DB
- **Bestellnummer:** 741271
- v_{max} Vorbild: 140 km/h
- v_{max} Fs 28: 156 km/h
- v_{max} NEM: 224 km/h
- v_{min} Fs 1: 4 km/h
- **Stromabnahme:** Über acht Achsen, Wagen sind elektrisch miteinander verbunden.
- **Antrieb:** Vom Motor über Kardanwellen sowie Schnecke-/Stirnradgetriebe auf alle Achsen des Triebwagens.
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Kunststoff
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht (Zug):** 172 Gramm
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges LED-Spitzenlicht, serienmäßige Innenbeleuchtung
- **Zurüstteile:** Scharfenbergkupplungen offen/geschlossen, Kuppelstange, wechselbare Schürzen
- **Preis:** 469 Euro (UVP)



Die vierpoligen elektrischen Steckverbindungen zwischen den Wagen schließen fest genug, um den dreiteiligen Zug sicher zu kuppeln.



Nach Abnahme des Triebwagengehäuses zeigen sich der gekapselte Antrieb, die Steuerplatine und der Decoder.

leicht tauschbaren Drehgestellschürzen ohne den großen Kupplungsausschnitt sowie der offen oder verdeckt darstellbaren Scharfenberg-Kupplung darüber hinweg. Sollen einmal zwei Einheiten zur Doppeltraktion verbunden werden, geschieht das mit der beiliegenden Kuppelstange, welche ebenfalls die Schaku-Nachbildung aufweist. Die Einzelwagen sind leicht zu verbinden und geben im Fahrbetrieb festen Halt. Das ist nicht bei allen vergleichbaren Modellen so. Die über den Kupplungen schwebenden Gummiverkleidungen hätten aber etwas lebendiger ausfallen dürfen.

Das serienmäßig mit Decoder und Sound ausgestattete Testfahrzeug zog gutmütig seine Bahnen. In der höchsten Fahrstufe erreichte es eine Geschwindigkeit von umgerechnet 156 km/h und war damit nur geringfügig schneller als das Original. Zwar sind laut NEM bis zu 224 km/h zulässig, doch braucht der streng vorbildorientierte Modellbahner sich keine Sorgen um eine zu hohe Geschwindigkeit zu machen, wenn er mit Fleischmanns VT unterwegs ist. Zum gleichmäßigen und leisen Lauf tragen auch die beiden großen Schwungmassen bei. Unangenehm fiel dagegen bei niedrigeren Geschwindigkeiten die Neigung des Mittelwagens auf, mit dem vorderen Drehgestell auf sich an Gleisbögen anschließenden Weichen zu entgleisen. Auch führten stromlose Herzstücke gelegentlich zum abrupten Fahrtende. Die digital zuschaltbare Spitzen- und Zugschlussbeleuchtung ist fahrtrichtungsabhängig und kommt dem Vorbild sehr nahe. Auch die Innenbeleuchtung macht einen guten Eindruck. Etwa 15 verschiedene Geräusche, neben dem auch im Analogbetrieb vernehmbaren Motorgeräusch zum Beispiel der Luftpresser, das Türenschließen oder das Entweichen von Luft, hat Fleischmann dem Zug spendiert. Der Klang ist sehr klar und voluminös. Eine Analogvariante ohne Sound ist für keineswegs günstige 349 Euro erhältlich. *oh*



Fotos: Rainer Albrecht

Das ist die stromlinienförmig-futuristische Form, welche dem Fahrzeug den Beinamen „Eierkopf" verlieh. Das Modell trifft die Formgebung des Vorbilds.



Künstlerische Freiheit anno 1904: In dieser Ansicht ist die Eisenbahnlinie direkt vor das Klinger-Werksgelände verlegt.

Heimatgeschichte im Modell

Mit Zeichenkarton, Holzleisten und Furnier baut Peter Hauswald in H0 ein Stück Transportgeschichte des Landmaschinenherstellers Klinger aus Stolpen in Sachsen nach.

Patent-Pressen

Teil 2

Den Transport ab Werk und die Bahnverladung der weltweit gefragten Landmaschinen, unter anderen auch der patentierten klingerschen Glattstrohpressen, in Stolpen und seit 1909 in Oberhelmsdorf miniaturisiert in Szene zu setzen, war nicht zuletzt eine heimatgeschichtliche Herausforderung. Vor allem die Epochen I und II an der 1877 eröffneten Eisenbahnstrecke Dürrröhrsdorf – Neustadt/Sa. – Bad Schandau lebendig werden zu lassen, ist nicht nur modellbauerisch reizvoll, sondern bietet auch die Gelegenheit, lokale Historie anschaulich für heu-



Vorbild und Modell: Was sich in dieser für Griechenland bestimmten Kiste befindet, ist nicht überliefert. Der 12er-Lanz stammt als Miniatur von M.-H.-Modelle.



Bestimmungsland Guatemala: In seetauglicher Verpackung harrt die Dreschmaschine auf SSk-Rungenwagen von Fleischmann des Abtransports.

tige Generationen, insbesondere für Kinder und Jugendliche, zu machen.

Für die Eigenbauten, sprich, die Transportbehälter, kamen in der Hauptsache Zeichenkarton, Profilleisten aus Kiefernholz, Furnier und einen halben Millimeter dünner Stahldraht zum Einsatz. Als Dachpappenimitation zur Abdeckung der Transportkisten sowie als Minibeschlagbänder fand zurechtgeschnittenes Schreibmaschinen-Kohlepapier aus alten Beständen Verwendung. Die Plane der unten abgebildeten Dreschmaschine besteht aus Seidenpapier mit direktem Computer-Aufdruck.

Etwas komplizierter war das Verfahren für die Beschriftung der Holzkisten-Seitenflächen, die in zwei Schritten erfolgte und sich dabei das bekannte Prinzip mit den Reibebuchstaben und -ziffern zu Eigen machte. Zunächst druckte ich den von der Originalbildvorlage abgenommenen Text in Spiegelschrift auf Klarsichtfolie aus. Sodann wurde die Folie ohne zeitliche Verzögerung mit der druckfrischen Seite auf die Holzfläche aufgelegt und durch vorsichtiges Abreiben die Schrift auf die Kistenbretter übertragen.

Ehe ich´s vergesse: Das Aufmacherbild des ersten Teils (MODELLEISENBAHNER, 5/2010) zeigt einen seine Peitsche schwingenden Kutscher neben seinem Gespann. Der Peitschenstiel besteht aus dem erwähnten 0,5-Millimeter-Stahldraht, für die Peitsche selbst opferte ich, in Ermangelung anderen hauchdünnen Materials, schweren Herzens ein eigenes Kopfhaar!

Das Modell des 12er-Lanz-Traktors auf dem nebenstehenden Aufmacher entstand aus einem Kunststoffbausatz der Marienfelder Firma „M. H. Modelle", während die Dreschmaschinen auf Resinbausätze der tschechischen Firma „DAVO Model" aus Prag zurückgehen. Da diese H0-Modelle jedoch die Bauart Lanz wiedergeben, mussten sie durch gezielte Veränderungen, so zum Beispiel den Austausch der Eisen- gegen Holzräder, der Bauart Klinger angepasst werden.

Bestens geeignet zum Nachstellen späterer Klinger-Züge ist übrigens Hruskas H0-91. Eine Bautzener Lok dieser Baureihe bespannte auch den letzten während des Zweiten Weltkriegs anno 1940 für Russland bestimmten Ganzzug mit Dreschmaschinen aus Stolpen. Die auf dieser Seite präsentierten Rungenwagen sind Modelle von Fleischmann beziehungsweise von Roco.

Peter Hauswald/hc



Fotos: Peter Hauswald

Unterwegs mit der Dreschmaschine: Für Klinger-Transporte aus Stolpen bestens geeignet ist diese streckentypische 91, ein H0-Modell von Hruska.



Die V200 wird auf der Drehscheibe ans Gleis ihres Schuppenplatzes gedreht.

Fast wie beim Original fühlt sich der Betrachter beim Blick in den großen Ringlokschuppen.

Original oder Modell? Diese Frage könnte sich dem einen oder anderen beim Betrachten der Fotos dieser Modellanlage stellen. Lassen Sie sich entführen und genießen Sie die besondere Atmosphäre dieser Spur-I-Anlage.

MEISTERLICH



Unter dem Motto „Das Vorbild ist nur größer" entstand innerhalb von zehn Jahren eine Segmentanlage eines Bahnbetriebswerkes in Spur I. Allerdings ist dieser Leitspruch nur im übertragenen Sinn zu verstehen, denn es geht nicht darum, ein Bw nach Originalplänen im Maßstab 1:32 nachzubauen, sondern es soll vorrangig die Eisenbahnatmosphäre des Vorbildes auch im Modell eingefangen werden und erlebbar sein.

Um dieses Ziel zu erreichen, legt der Erbauer dieser Anlage mehr Wert auf einen stimmigen Gesamteindruck des gesamten Bahnbetriebswerkes, als sich zwanghaft an die exakte Nachbildung eines Originals zu halten. Dementsprechend ist die Anlage mit einer Vielzahl von Details ausgestattet und bis auf eine Ausnahme weisen alle Gebäude eine vorbildgetreue Inneneinrichtung auf. Dieser Ansatz erzeugt ein ganz besonderes Flair und übt auf den Besucher eine große Faszination aus, obwohl man einen langen Schnell- oder einen Güterzug vergebens auf der Anlage sucht.

Als Zutaten für diese sehenswerte Spur-I-Anlage zählen neben den zahlreichen Dampf- und Diesellokmodellen ein siebenständiger Ringlokschuppen mit dem dazugehörigen Modell einer 23-Meter-Drehscheibe, ein dreiständiger Rechteckschuppen, ein kleiner einständiger Schuppen und die zahlreichen Nachbildungen typischer Einrichtung eines Bahnbetriebswerkes, wie etwa eine Bekohlung, eine Dieseltankstelle, eine Werkstatt oder zahlreiche Wasserkräne. Ergänzt werden diese klassischen Bestandteile eines Bw von einem großen Stellwerk mit dazugehöriger mechanischer Stellwerkstechnik und Signalen sowie durch ein Lagerhaus mit Laderampe und eine Segmentdrehscheibe. Natürlich dürfen die zahlreichen Ausstattungsgegenstände wie Figuren, Bäume oder auch Straßenfahrzeuge nicht vergessen werden, sind sie doch für einen realistischen Eindruck unerlässlich.

Startschuss für den Bau dieser Anlage war der Erwerb einer V 200 von Märklin im Maßstab 1:32. Allerdings konnte die Fahrt auf einem drei Meter langen Gleis, das im Vordergrund einer bereits fertiggestellten Spur-N-Anlage lag, nicht befriedigen. Folgerichtig begann der vollständige Eigenbau eines dreiständigen Rechteckschuppens, um der formschönen Diesellokomotive aus Göppingen eine Heimat zu geben. Während des Baus dieses Gebäudes wurden die Vorteile der Königsspur gegenüber der kleinen Spurweite N eindeutig sichtbar und dementsprechend entstanden zahlreiche 1:32-Segmente mit typischen Bw-Themen. Zehn Jahre später hat die Spur-I-Anlage den Platz der alten N-Anlage im Keller eingenommen und mit einer Größe von sechs mal drei Metern ihre maximale Ausdehnung erreicht. Und auch die V 200



Durch das Fenster fällt der Blick auf die auf ihren nächsten Einsatz wartenden Loks der Baureihen 65 und 39.

Beim Blick über die Anlage sind typische Einrichtungen eines Dampflok-Bw zu erkennen. Im Inneren des Werkstattgebäudes links hinten verbirgt sich der Paternoster.

hat ihr Aussehen inzwischen etwas verändert und präsentiert sich heutzutage mit einem farblich verbesserten Führerstand und Maschinenraum.

Eher schlicht ist der Gleisplan der Anlage gehalten. Doch trotz der geringen Anzahl von nur 13 Weichen und einer Anlagenfläche von 14 Quadratmetern zählt die hier vorgestellte Modellbahn schon zu den größeren Spur-I-Anlagen, die nur von einer Person gebaut und betrieben werden. Thematisch und betrieblich hat sich der Erbauer ausschließlich auf die Darstellung eines Bahnbetriebswerkes beschränkt. Es gibt keine Möglichkeit, in den nächstgelegenen Bahnhof zu fahren oder eine Streckenfahrt zu unternehmen. Doch auch wenn sich die Fahrtmöglichkeiten auf Rangierfahrten innerhalb des Bw beschränken, bietet die Anlage aufgrund der für den Fahrdienstleiter anspruchsvollen Sägezahnfahrten genügend Spielmöglichkeiten. Gefahren wird ausschließlich auf Hübner-Gleismaterial, wobei mit Ausnahme der Weichen das Schienenprofil auf Echtholzschwellen verlegt wurde. Für das Schotterbett wurde ebenfalls das entsprechende Produkt des ehemaligen Herstellers aus Tuttlingen verwendet. Die mit einem Hübner-Weichenantrieb ausgerüsteten Weichen werden über ein selbstgebautes analoges Stellwerk angesteuert. Der Fahrbetrieb wird über eine Märklin-Central-Station der ersten Generation abgewickelt. Optischer Höhepunkt der dargestellten Schienentecknik sind mit Sicherheit die zahlreichen Weichenspannwerke, Seilrollen und Spannseile mit denen die mechanische Stellwerkstechnik für die teilweise vom Stellwerk aus bedienten Weichen dargestellt wird.



Unerlässlich sind der Unterhalt und die ständige Erneuerung des Schienennetzes auch in Spur I.

Weniger ist mehr – Beschränkung auf das Thema Bw

Neben dem großen Reckteckschuppen sind natürlich auch eine Vielzahl der anderen Anlagengebäude vollständig im Eigenbau entstanden: Größtes und schwierigstes Projekt ist natürlich der große Ringlokschuppen. Es besitzt kein konkretes Vorbild, doch ähnelt sein äußeres Erscheinungsbild dem Rundhaus in Freilassing. Für das Innenleben diente der Lokschuppen des Bayerischen Eisenbahnmuseums in Nördlingen als Ideengeber. Als Baumaterial für den Rohbau kamen ausschließlich Sperrholz, Vierkanthölzer verschiedener Stärken und Rundmaterial aus Messing aus dem Baumarkt oder von der Modellbauindustrie zum Einsatz. Die anschließende farbliche Gestaltung erfolgte ausschließlich per Pinsel unter Verwendung von Acryl- und Wasserfarben. Für die zahlreichen Kleinteile des Schuppens konnte auf das Zubehörangebot der Spur-I-Hersteller zurückgegriffen werden, so stammen die Lokschuppentore von der „IG Spur 1 Module Rhein-Neckar", die Dachrinnen von der „Modellklempnerei", die Lampen vom „Lokladen Bingen" und die zahlreichen Ausstattungsgegenstände im Inneren des Hauses von ASOA.

Doch auch wenn der Schuppen beim Betrachter schon einen fertigen Eindruck hinterlässt, ist zwei Jahre nach dem Baube-

ginn der endgültige Zustand noch nicht erreicht. Neben diversen Ausstattungsdetails im Inneren des Schuppens, wie etwa einer Drehbank, werden im noch ausstehenden Bauabschnitt die fehlenden Rauchabzüge mit dem dazugehörigen Rohrleitungssystem ergänzt. Mit inbegriffen ist bei diesen Arbeiten der vorbildgerechte Anschluss der zahlreichen Abzüge des Lokschuppens an den großen Kamin des Wasserturms.

Eine Besonderheit stellt die von außen unscheinbare Werkstatt mit nur einem Schuppengleis dar. Sie ist auf der Anlage das einzige Gebäude ohne vorbildgemäße Inneneinrichtung. Denn leer ist das Gebäude wahrlich nicht: Das Modell hat die Aufgabe, einen Paternoster, der bis zu zehn Tender- oder Dieselloks aufnehmen kann, zu kaschieren. Auch das Werkstattgebäude und der Paternoster entstanden im Eigenbau aus den schon vom Rundhaus bekannten Materialien, wobei für die Mechanik des Lokaufzugs Kugellager, Zahnräder und Ketten aus Metall zum Einsatz kamen. Quasi das

Details, so weit das Auge reicht

Gegenstück an Vorbildtreue zur Werkstatt stellt der Wassertrum dar. Er ist das einzige Eigenbaugebäude, das genau im Maßstab 1:32 dem Vorbild des Bw Bochum-Dahlhausen nachgebaut wurde. Bei ihm besteht das Grundgerüst auch nicht aus Holz, sondern für den Kamin wurde ein PVC-Rohr und für den Wasserbehälter eine Kupferhalbkugel verwendet.

Für einen Teil der Anlagengebäude wurde auf Bausätze der gängigen Spur-I-Zubehörhersteller zurückgegriffen. Allerdings ergeben nicht nur die sehr naturgetreue Farbgebung, sondern auch die zahlreichen zusätzlich angebrachten Ausstattungsdetails wie Kupferdachrinnen ein sehr individuelles Aussehen. Bestes Beispiel für diese ausführliche Superung ist die Drehscheibe, deren Grundgerüst ein Bausatz der Firma Schulz darstellt. Allerdings entstammen nur die Mechanik und das Grundgerüst der Bühne dem ursprünglichen Bausatz. Alle anderen Bauteile wurden entweder im Eigenbau angefertigt oder von anderen Herstellern dazugekauft. Vor allem das sehr filigrane Drehscheibenhaus mit seiner vollständigen Inneneinrichtung zieht die Besucher in seinen Bann. Doch ähnlich wie beim Ringlok-

Vom Ringlokschuppen über die Drehscheibe und den Wasserturm fällt der Blick zum dreiständigen Rechteckschuppen



Im Weichenstellwerk behält man den Überblick über die zahlreichen Rangierfahrten innerhalb des Bw.



Beim Schichtwechsel ist das eine oder andere dienstliche Gespräch notwendig...

schuppen ist hier das Werk noch nicht vollendet, denn die Drehscheibe soll noch eine funktionsfähige Verriegelung mitsamt sich drehenden Sperrsignalen bekommen.

Wenn in den Bau der Gebäude und der anderen Ausstattungsdetails schon so viel Arbeit hineingesteckt wurde, dann passt natürlich eine Hintergrundkulisse von der Stange nicht zu dieser Anlage. Die Firma „Jo-Wi“ war bereit, eine passende Kulisse nach den Vorstellungen des Erbauers zu erstellen. Das Besondere sind nicht die einzelnen Bestandteile der Kulisse, die dem Standardprogramm des Spezialisten für Hintergrundkulissen entnommen sind, sondern die Platzierung der einzelnen Motive auf dem 1,20 Meter hohen Hintergrund. Um einen nahezu nahtlosen Übergang zwischen der eigentlichen Anlage und der Kulisse zu schaffen, mussten die Bäume und Gebäude zentimetergenau platziert werden.

Zu guter Letzt dürfen zahlreiche Figuren und Straßenfahrzeuge, die unter anderen von Hübner, Division Models oder KM 1 stammen, nicht fehlen. Nur durch sie kommt so richtig Leben auf die Anlage. Mit dem richtigen Fingerspitzengefühl wurden den zahlreichen Szenen auf der Anlage nachgestellt wie etwa das Gespräch der beiden Schaffner am Stellwerk oder die hart arbeitenden Gleisarbeiter am Rohrblasgerüst. Doch es müssen nicht immer gleich mehrere Figuren sein, um geschäftiges Treiben zu vermitteln. Es kommt viel mehr auf die richtige Platzierung an, wie man sehr gut beim schwitzenden Drehscheibenwärter erkennen kann.



...währenddessen wird eine 85 mit Kohle versorgt. Das Vorbild nahm fünf Tonnen mit.

Die markanten Punkte

Gebäude bzw. Ausstattungsdetail	Hersteller
Ringlokschuppen	Eigenbau
Dreiständiger Rechteckschuppen	Eigenbau
Einständiger Rechteckschuppen	Lokführer Lukas
Güterschuppen	Lokführer Lukas
Laderampe	Eigenbau
Stellwerk	Studio 95
Wasserturm	Eigenbau
Wasserkräne	Dingler, Schulz
Drehscheibe	Schulz
Segmentdrehscheibe	Eigenbau
Werkstatt	Eigenbau
Dieseltankstelle	Eigenbau
Bekohlung	ASOA
Sandturm	Eigenbau
Kanal	Lokführer Lukas
Kran für die Hunte der Löschegrube	Eigenbau
Lademaß, Bockkran	Viessmann
F-Bude	Pola
Rohrblasgerüst	Eigenbau
Laderampe	Eigenbau
Signale	Eigenbau

Beim Drehen der preußischen P8 auf der Scheibe kann ein Blick auf das Drehscheibenhaus an einem offensichtlich heißen Tag geworfen werden.

Zum Abschluss noch ein Wort zum eingesetzten Rollmaterial: Die Fahrzeuge stammen alle von den Firmen KM1, Kiss und Hübner beziehungsweise Märklin und wurden alle einer mehr oder weniger umfangreichen Superung unterzogen. Die Arbeiten umfassen im einfachsten Fall die farbliche Nachbehandlung des Führerstandes oder die Ausrüstung mit den passenden Figuren. In einigen Fällen wurden aber auch zahlreiche Leitungen zusätzlich angesetzt oder auch Lüftungsgitter und nicht vorbildgerechte Lampen oder Geländer ersetzt. Wer etwa die im Rangierdienst tätige V60 von Märklin aus dem Maxi-Programm sieht, wird das ehemals preiswerte Einsteigermodell kaum mehr wiedererkennen. Auch dabei greift der Eigentümer entweder auf das Angebot der entsprechenden Firmen zurück oder behilft sich mit dem kompletten Eigenbau aus Messingrohren. Eine vorbildgerechte Alterung der kostbaren, größtenteils Kleinserienmodelle mit Betriebsspuren erfolgt allerdings nur in den seltensten Fällen. *Johannes Trautner*

Ein würdiger Rahmen für aussergewöhnliche Lokomotiven


Die Platzverhältnisse erfordern ungewöhnliche Fahrstraßen. Der hintere Anlagenteil kann nur über eine Segmentdrehscheibe erreicht werden.


Nachdem die Von-Haus-zu-Haus-Behälter am Bockkran angekommen sind, werden sie per Magirus zu ihrem endgültigen Ziel transportiert.

Fotos: Trautner

Cooles Wochenende

Drei Schulen, eine Anlage: Das ehrgeizige Gemeinschaftsprojekt geht jetzt in die alles entscheidende Phase und wird voraussichtlich auf der Intermodellbau 2011 in Dortmund zum Abschluss kommen, auch dank etlicher freiwillig geleisteter Überstunden, so jüngst in Oelde.



Foto: Haucke

„Modellbahn ist cool": Das finden (v. lks.) MOBA-Jugendreferent Helmut Liedtke, Reiner Schwalm, Ludger Schmitz, Stefan Pauluschke, Dirk Rothe, Stephan Kopf, Nicolas Schwalm, Alexander Büscher, Yannick Ebbert, Marcel Fornaçon, Robin Wiemann, Arthur Wotschel, Kevin Espeter und Joel Klaßen.



Fotos (3): Liedtke

Hoffentlich nicht bis zum bitteren Ende, denn die Grubenbahn soll ja ein Hingucker werden.



Die Gemeinschaftsanlage wächst weiter, nicht zuletzt dank des Wochenendeinsatzes in Oelde.

Sonntagsschule? Das kennt man doch bestenfalls noch von Tom Sawyer. Allein die Vorstellung ließ mich damals schaudern, gab´s doch zu meiner Schulzeit noch die Sechstagewoche.

Umso bemerkenswerter, dass sich am letzten Januarwochenende 2011 die Theodor-Heuss-Schule in Oelde ungewohnt umtriebig zeigt: Schülerinnen und Schüler der Modellbahn-Arbeitsgruppen haben es sich nicht nehmen lassen, die eigentlich schulfreie Zeit für den Weiterbau ihrer H0-Anlage zu nutzen.

„Modellbahn ist eben tatsächlich cool", schmunzelt Helmut Liedtke und zeigt sich angesichts der Anlagenfortschritte sichtlich zufrieden. Das Gemeinschaftsprojekt der Theodor-Heuss-Schule, der Gesamtschule Rheydt-Mülfort und der AG der ehemaligen Johann-Gutenberg-Schule (jetzt Kardinal-von-Galen-Hauptschule) Dülmen wird vom Modellbahnverband in Deutschland (MOBA) unterstützt und vom MOBA-Beauftragten für Jugendarbeit, Helmut Liedtke, sowie seinen Mitstreitern Reiner Schwalm und Ludger Schmitz engagiert begleitet.

Liedtke, Hauptschullehrer im Ruhestand und seinerzeit Initiator der Aktion „Modellbahn ist cool", freut sich schon auf den nächsten Termin, die fünf Tage vom 13. bis zum 17. April: „Auf der Intermodellbau in Dortmund soll die Anlage vollendet werden!"



Wo gehobelt wird, fallen bekanntlich Späne: Beobachtet von Ludger Schmitz (1.v.r.) tritt das Putzgeschwader mit Marcel (2.v.lks.) in Aktion.

Dass das klappt, ist angesichts der Begeisterung der Kinder und Jugendlichen und ihrer inzwischen erworbenen Fähigkeiten durchaus realistisch. Bestes Beispiel: Marcel Fornaçon hat ein Händchen nicht nur für die Elektronik. Als die Grubenlok auf Testfahrt plötzlich streikt, dauert es keine halbe Stunde, bis Marcel sie zerlegt und wieder montiert hat. Und siehe da, sie fährt tatsächlich wieder, anstandslos! *Karlheinz Haucke*

Es kann nur eines geben

Sechs Tage Spielwarenmesse: Wir besuchen für Sie mehr als 250 Firmen, wir machen Hunderte von Neuheitenfotos, wir sprechen mit den Produktentwicklern und Entscheidungsträgern der Modellbahnindustrie. Wir fassen für Sie dies zusammen in der heißesten MIBA-Ausgabe des Jahres. Das erwartet Sie:

– über 160 Seiten Umfang –
– mehr als 600 Fotos –
– Neuheiten von über 250 Herstellern –
– die schönsten Messeanlagen in tollen Fotos –
– kompetente Meinungen und aktuelle Trends aus der Branche –
– Klatsch und Tratsch: über Branchen-Promis und Modellbahn-Profis –
– MIBA-Messe-Gewinnspiel mit wertvollen Preisen –

Prallvoll mit Modellen und Motiven, Menschen und Meinungen: Das ist einmal mehr das MIBA-Messeheft mit seinem einzigartigen, kompletten Überblick über alle Modellbahn- und Zubehörneuheiten der Nürnberger Spielwarenmesse 2011.



Jetzt NEU: das dickste Messeheft

Mit kompletter Herstellerübersicht: alle Firmen, alle Adressen, alle Kontaktinfos!

164 Seiten im DIN-A4-Format, 691 Fotos, Klebebindung

€ 10,–
Best-Nr. 140 1101

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 0 81 41/5 34 81-0, Fax 0 81 41/5 34 81-100, bestellung@miba.de

MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL

www.miba.de

Termine & Treffpunkte

VORBILD

Dauerbetrieb
- www.ringbahn-naumburg.de, tägl.

Bis Do 31.03.
- Ausstellung: Von Hirschberg nach Schönberg im Museum für Gerberei - u. Stadtgeschichte . 07927 Hirschberg, Tel. (036644) 43139, www.museum-hirschberg.de.

Sa 12.03.
- Dampfsonderzug mit 01 1066 von Stuttgart nach Salzburg. Tel. (0711) 1209705, www.schnellzuglok.de.

So 13.03.
- Winterfahrten auf der Brohltalbahn, www.vulkan-express.de.
- Dampflok-Spektakel am Hausruck mit vier Dampfloks, Sonderzug ab Salzburg, Tel. (0043) 664 5087664, www.oegeg.at.

Do 17.03.
- Infoabend zur Sonderzugreise auf der Bagdadbahn vom 17.04 - 28.04.2011. VHS Region Kassel, Tel. (0561) 1003 1681.

Sa 19.03.
- Sonderzug ab Chemnitz nach Schlettau/Markersbach. Tel. (0371) 4932765, www.sem-chemnitz.de.

Sa 19.03. und So 20.03.
- Teddybärfahrten, www.museumsbahn-schoenheide.de.
- Workshop im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen. Tel. Anmeldung 14-Tage zuvor erforderlich, Tel. (0234) 492516.

So 20.03.
- Sonderfahrt ab Frankfurt-Süd zu den EF Wetterau, Tel. (069) 92 88 68 90, www.frankfurt-historischeeisenbahn.de

Fr 25.03.
- Vortrag: Cable Cars in den USA, in 34127 Kassel, Henschel-Museum, Wolfhager Straße 109, Tel. (0561) 8017250, www.henschel-museum.com.

Sa 26.03.
- Kultur- und Museumsnacht Radebeul/Coswig, Tel. (0351) 2134461, www.traditionsbahn-radebeul.de.
- Frühlingsfahrten von Schwarzenberg nach Schlettau mit 50 3616. Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e. V., Tel. (0371) 330 2696.

Sa 26.03.und So 27.03.
- Saisonstart bei der Parkeisenbahn Wuhlheide, Sa 12 - 18.30, So 11 - 17.30 Uhr, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.

So 27.03.
- Winterfahrten auf der Brohltalbahn, www.vulkan-express.de.
- Sonderfahrt Eisenbahnnostalgie rund um Gelsenkirchen, Tel. (0171) 8114977, www.historische-eisenbahn-gelsenkirchen.de.
- Berliner S-Bahn-Runde mit 52 8177 ab B.-Schöneweide ü. Neukölln, Südkr. u. Nordkreuz. Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

Mi 30.03.
- Besuch der Henschel-Ausstellung, in 34127 Kassel, 15.30 - 17.00 Uhr. Tel. (0561) 1003 1681.

Fr. 01.04. bis So.03.04.
- Dresdner Dampflokfest, Fr 12 - 21 Uhr, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 18 Uhr, www.dresden-dampfloktreffen.de
- Ausstellung SVT 137 856 im Hauptbahnhof Dresden.

Sa 02.04.
- Mit VT 172 von Chemnitz zum Bierseminar nach Eibau. Tel. (03741) 598494, www.museumsferkel.de
- Mit V 200 033 von Vienenburg nach Westerland, VEV e.V., Tel. (05321) 63710.

So 03.04.
- Ausstellung: Baureihe 52 in 48727 Billerbeck, Alter Bahnhof Lette, Tel. (02541) 800-154.

Mi 06.04.
- Stadtführung zu Henschelorten, in 34127 Kassel, Tel. 15.30 - 17.00 Uhr, Tel. (0561) 1003 1681.

Fr 08.04.
- Sonderfahrt nach Altengrabow, Magdeburger Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (0160) 4437922, www.mebf.de.

Sa 09.04.
- Sonderfahrt mit 01 509 von Weimar zum Dampflokwerk Meiningen. www.thueringer-eisenbahnverein.de.
- Sonderzug ins Mansfelder Land, Magdeburger Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (0160) 4437922, www.mebf.de.
- Sonderfahrt mit VT 98 Dortmund – Warstein zur Warsteiner Brauerei. Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.
- Öffnungstag des Berliner U-Bahn-Museums beim U-Bahnhof Olympia-Stadion, www.arbeitsgemeinschaft-berliner-u-bahn.de.

So 10.04.
- Sonderzug nach Schwerin, Magdeburger Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (0160) 4437922, www.mebf.de.

So 10.04. bis So 17.04.
- Rundreise zu deutschen Straßenbahnen in Polen. Tel. (02841) 537216, www.dgeg.de.

Mi 13.04.
- Exkursion mit der Straßenbahn zu Henschel-Orten, in 34127 Kassel, 15.30 - 17.30 Uhr, Tel. (0561) 1003 1681.

Sa 16.04.
- Dampfzugfahrt von Salzgitter über Peine zur Intermodellbau nach Dortmund. Tel. (0177) 4060018, www.nostalgiezugreisen.de.
- Schienenbusfahrt zur VOEST in Linz, ab Passau. Tel. (0172) 8910884.

Sa 16. 04. und So 17.04.
- Pendelfahrten Staßfurt PbF - ETB zum Schuppenfest. (039268) 397581, www.nbse-verein.de.

So 17.04.
- Sonderfahrt mit MAN-Schienenbus ab Bonn-Beuel ins Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, Tel. (0208) 309 983010, www.nostalgiezugreisen.de.
- Fahrzeugausstellung zu 75 Jahre 03 204 in der DB Regio-Werkstatt Cottbus. Tel. (03 56 01) 8 87 35, www.lausitzerdampflokclub.de.

So 24.04. und Mo 25.04.
- Der Osterhase fährt Parkeisenbahn, Berliner Parkeisenbahn, Tel. (030) 53892660, www.parkeisenbahn.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, Kehrwieder 2, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
- www.miniaturwelt-oberhausen.de, Zum Aquarium 2, Tel. (0208) 8848670, Di - Fr 11 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad OT Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., Do - So 11 - 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de, Di - So 10 - 17 Uhr, Modellbahnvorführung Mi u. Sa 10.45, 13.45, 15.45 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz, Hofer Str. 14, jew. So 12 - 17 Uhr
- www.modellbahn-fehmarn.com in 23769 Fehmarn, tägl. 10 - 18 Uhr.
- www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa 11 - 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa/So 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (5 Min. von R-Centraal), Mi/Do 12 - 17, Fr - So 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo / Di 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn und Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Pirnaer Str. 174b, ab März Fr 12 - 18, Sa/So 10 - 18 Uhr, Tel. (0172) 3509035.

Sa 12.03.
- Tauschbörse in 99867 Gotha, Schützenhaus, Goldbacher Str. 33, 10 - 15 Uhr, IG Hirzbergbahn e.V., Tel. (03606) 613716.

Sa 12.03. und So 13.03.
- Ausstellung in 67346 Speyer, Modellbahnfreunde Rhein-Neckar, www.moba09.de.
- Ausstellung in 07919 Mühltroff, im Schloss, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (0177) 1677768, www.modell-muehltroff.de.
- Ausstellung in 41564 Kaarst, Am Schulzentrum 16, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, www.modellbahn-kaarst.de.
- Modellbautage in 58553 Halver, Tel. (02353) 664638, www.mec-halver.de.

So 13.03.
- Tauschbörse in 25541 Brunsbüttel, Bildungszentrum Brunsbüttel, Kopernikusstraße. 1, 10 - 16 Uhr, Tel. (04852) 5490-0, www.mec-brunsbuettel.de.
- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Am Sportgelände 5, von 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.efkahlgrund.de.

Sa 19.03.
- Ausstellung mit Tauschbörse in 30455 Hannover im Kulturtreff Plantage, Plantagenstr. 22, 10 - 17 Uhr, www.aktt-hannover.de.

Sa 19.03. und So 20.03.
- Ausstellung in 74182 Obersulm-Willsbach, Hofwiesenhalle, Bf.-fußweg Sa 14 - 18, So 11 - 18 Uhr, www.modellbahnfreunde-sulmtal.de.

So 20.03.

- Tauschbörse in 85356 Freising, Mehrweckhalle Luitpoldanlage, 9.30 - 14.30 Uhr, Tel. (08161) 85646, www.mec-freising.de.
- Ausstellung und Börse in 48252 Greven, Flughafen Münster/Osnabrück, Tel. (0163) 4739018, www.fmo-modelltag.de.
- TT-Rokal-Tauschbörse in 47929 Grefrath, Stadionstr. (Dorenburg), 11-15 Uhr, www.rokal-tt.lobberich.de.

Sa 26.03.

- Tauschbörse in 99096 Erfurt, An der Thüringenhalle 4, 9 - 15 Uhr, www.thüringer-eisenbahnverein.de.

Sa 26.03. und So 27.03.

- Modellbautage in 45655 Recklinghausen, Blitzkuhlenstraße 83, Sa 10 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr. Tel. (0171) 9318149.
- Ausstellung (u. Börse am 27.03.) in 67823 Obermoschel, Modellbauhalle am Marktplatz, 10 - 18 Uhr, Tel. (06362) 993838, www.mbf-obermoschel.de.
- Ausstellung in 35745 Herborn, In der Littau 5, Anbau DB-Stellwerk, Sa 13-18 Uhr, So, 10-17 Uhr. MEC Dill, Tel. (02772) 42494.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

▶ SWR-Eisenbahn-Romantik: Die nächste neue Sendung folgt in der Sommerstaffel.

NDR:	Montags, 13.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
HR:	Dienstags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
MDR:	Freitags, 15.30 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.
RBB:	Samstags, 16.10 Uhr mit einer Folge aus dem Archiv.

- Ausstellung in 37154 Northeim, Freischützenzelt am Schützenring, MEF Northeim/Rhumetal, Tel. (05551) 65986.

Sa 02.04. und So 03.04.

- Ausstellung in 39387 Oschersleben, Eisenbahnmuseum Feldmann, Am Bahnhof 22a, Tel: (05531) 4308.
- Ausstellung in 67823 Obermoschel, Modellbauhalle am Marktplatz, 10 - 18 Uhr, Tel. (06362) 993838, www.mbf-obermoschel.de.

So 03.04.

- Tauschbörse in 65549 Limburg, Stadthalle von 10 - 16 Uhr, MEC Limburg/Hadamar e.V., Tel. (06436) 4641.

Sa 09.04.

- Vorführung Modell Anhalter Bahnhof im Deutschen Technikmuseum, FDTM, Tel. (030) 90254245, www.anhalter-bahnhof.com.

Sa 09.04.und So 10.04.

- Ausstellung „Alles außer H0“ in 63110 Rodgau-Jügesheim, Sa 11-18 Uhr, So 10-17 Uhr, Tel.(0170) 8637265, www.rmcv.de.

Sa 16.04.

- Tauschbörse in 06886 Lutherstadt-Wittenberg im Jugendzentrum Pferdestall, 10 - 14 Uhr. Tel.(0172) 9476750.
- Gartenbahntag in 09569 Oederan, www.klein-erzgebirge.de.

So 17.04.

- Ausstellung in 63825 Schöllkrippen, Am Sportgelände 5, von 10 - 17 Uhr, Tel. (06022) 5938, www.efkahlgrund.de.
- Ausstellung und Tauschbörse in 53474 Bad Neuenahr-Ahrweiler, Gemeindesaal der Kirchengemeinde St. Pius, 10 - 17 Uhr, www.mef-aw.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 22 von Januar 2010. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

Modellbahn Aktuell

MÄRKLIN ▸ *E-Lok der Baureihe 103.1 und IC-Wagen in H0*

Die Göppinger Modellbahnschmiede präsentiert die Schnellfahrlok 103 195 im Betriebszustand Mitte der 1980er Jahre im purpurrot-beigem TEE-Farbkleid. Das weitgehend aus Metall gefertigte Modell verfügt dank Mfx-Decoder über zahlreiche Sound- und Lichtfunktionen wie E-Lok-Fahrgeräusch und Innenbeleuchtung. Zur weiteren Ausstattung zählen ein geregelter Hochleistungsantrieb, drei angetriebene Achsen und wartungsfreie warmweiße Leuchtdioden. Zusammen mit den passenden Schnellzugwagen, darunter der im Bild gezeigte, 28,2 Zentimeter lange 1.-Klasse-Abteilwagen Avmz 111.2, lässt sich der IC 511 „Van Beethoven" Dortmund – München nachbilden. Die Wagen sind für den Einbau stromführender Kupplungen vorbereitet. Info: www.maerklin.de.



Foto: Eckert

BEKA MODELLBAU ▸ *LKW mit Bauwagen in 1:87*

Der LKW Garant mit Wasserkessel diente in den 1960er Jahren beim Gleisbau der Dresdner Verkehrsbetriebe. Der mitgelieferte Bauwagen war Pausenraum und Werkzeuglager. Dieses Modell-Set mit der Art.-Nr. 105 ist eine schon lieferbare Neuheit. Der graue LKW Garant war in der gesamten DDR anzutreffen. Er transportiert T-Träger und wird ebenfalls mit Bauwagen geliefert (Art.-Nr. 106). Die Fahrzeuge beider Sets sind jeweils im selben Farbton gefertigt und mehrfarbig bedruckt. Info: www.beka-modellbau.de.



ANNO1899 ▸ *Schindler-Villa in H0*



Ein besonderes Schmuckstück für jede Anlage hat nun Anno1899.de, das Modellbaustudio von Christof Plischka, herausgebracht. Der aus rund 400 Teilen bestehende Kartonmodellbausatz ist eine detailgetreue Nachbildung der Schindler-Villa, die bereits um 1900 in Landsberg am Lech durch ihre besondere Architektur bestach. Das Fachwerk und der Windfang bestehen aus hochwertigem Echtholz. Regenrinnen aus Kupferfolie, Fallrohre und 3D-gravierte Dächer versprechen Detailtreue. Die umfangreiche Bauanleitung und eine Tube Klebstoff runden den Bausatz ab. Die Schindler-Villa ist in H0 erhältlich. Info und Bezug: Anno1899.de, Modellbaustudio Christof Plischka, Wanderhofstr. 12, 86971 Peiting, Tel.: 08861-713 76 77, www.anno1899.de.

FLEISCHMANN ▸ *E 94 im Maßstab 1:160*



Anlässlich des Jubiläums „175 Jahre deutsche Eisenbahnen" kommt die ehemalige 194 580 der Firma Rail4U in einer Sonderserie zur Auslieferung. Die N-Lokomotive zeigt sich nach ihrer aktuellen Hauptuntersuchung in historischer Lackierung und Beschriftung als 194 178. Sie verfügt über eine digitale Schnittstelle, Kurzkupplung, Normschacht und vier angetriebene Achsen. Info: www.fleischmann.de.

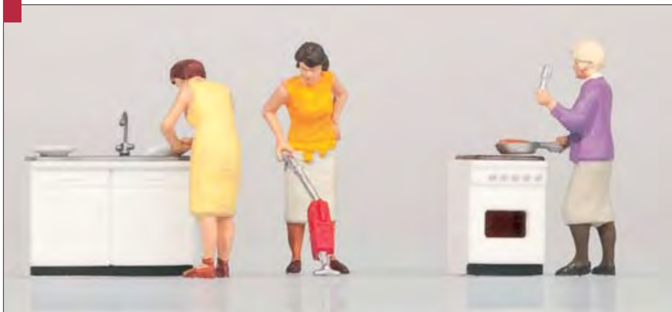
VIESSMANN ▸ *Soundmodul für Bahnübergang*

Das Soundmodul „Bahnübergang" erscheint inklusive Lautsprecher und ergänzt die Bewegten Welten von Viessmann in akustischer Hinsicht. Es passt zu den Bahnschranken mit den Artikel-Nummern 5100, 5700, 5800 und eignet sich für eine Betriebsspannung von 14 bis 16 V Gleich-/Wechselstrom. Ein Anschlussplan kann auf der Internetseite eingesehen oder heruntergeladen werden. Info: www.viessmann-modell.com.



Fotos: Albrecht (4)

PREISER ▸ *Fleißige Hausfrauen und THW-Team für die Baugröße H0*



Für die Exklusiv-Serie hat Preiser verschiedene detailreich gestaltete H0-Figuren aufgelegt, darunter Hausfrauen bei der Verrichtung häuslicher Arbeiten wie Staubsaugen, Geschirrspülen und Kochen sowie drei THW-Mitarbeiter, die anlässlich des Jubiläums "60 Jahre THW" gefertigt werden. Info: www.figuren.de.



Fotos: Eckert (7)

MÄRKLIN ▸ *Museumswagen-Set in 1:87*



Nach historischem Vorbild gestaltet Märklin sein Museumswagen-Set für die Epoche III. Es erscheint in einmaliger Serie und ist nur in der Göppinger Märklin Erlebniswelt erhältlich. Die H0-Packung enthält einen gedeckten Güterwagen mit Sprengwerk und Werbebeschriftung der Firma Bader, Göppingen. Der mitgelieferte Bader-Werks-LKW besteht aus Metall und Kunststoff und führt zwei hölzerne Trockengestelle samt Kuhhäuten mit, die aus echtem Spaltleder gefertigt sind. Info: www.maerklin.de.

PREISER ▸ *Maschinen, DDR-Szene und Flüchtlinge in H0*







Zum unfangreichen H0-Neuheitenpaket von Preiser zählen auch Figuren für die Gestaltung einer Straßenszene zu DDR-Zeiten sowie ein Set mit dem Titel „Flüchtlinge", die sich zur Ausschmückung einer Epoche-II-Szenerie eignen, und filigrane Maschinen und Werkbänke für die Einrichtung einer Fabrikhalle. Info: www.figuren.de.

MÄRKLIN ▸ *Weitere Ergänzungswagen für den TGV POS in H0-Ausführung*

Als drittes Ergänzungswagen-Set zur Verlängerung des TGV POS auf die vorbildgetreue zehnteilige Garnitur produziert Märklin zwei Fahrzeuge: den Barwagen R4 und 2.-Klasse-Mittelwagen R5. Beide verfügen ab Werk über kulissengeführte Jakobs-Drehgestelle und eine Innenbeleuchtung mit wartungsfreien warmweißen LED, die über eine durchgehende elektrische Verbindung versorgt werden. Info: www.maerklin.de.



Modellbahn Aktuell

ROCO ▸ *Schlafwagen der Epoche IV für H0-Bahner*

Die beiden TEN-Schlafwagen der 1./2. Klasse entsprechen dem Typ T2S der Deutschen Bundesbahn, entwickelt und gebaut von der Schweizerischen Waggon- und Aufzügefabrik AG in Schlieren. Sie sind für eine Innenbeleuchtung vorbereitet. Einer der beiden



Fotos: Eckert (2)



Epoche-IV-Wagen trägt die purpurrote Ursprungslackierung, der andere erscheint in blauer Ausführung. Bei beiden, jeweils 30,3 Zentimeter langen Modellen handelt es sich um eine komplette Neukonstruktion mit epoche- und bahnverwaltungstypischen Details. Ein ausführlicher Bericht über diese Wagen erscheint im nächsten Heft. Info: www.roco.co.at.

US-Corner

★ ★

Von Athearn kommt in Spur N eine C-50-Bay-Window-Caboose in der Lackierung des Southern Pacific Ablegers Cotton Belt (Best.-Nr. 23230), der Ende der 1960er Jahre 20 Stück von diesem Typ erhielt, die bei International Car Company gebaut wurden. Ebenfalls im Maßstab 1:160 ist der 50-Berwick-Box-Car der US-Bahngesellschaft Chessie System, ehemals Baltimore & Ohio (Best.-Nr. 23230). Infos unter: www.athearn.com. Athearn-Produkte werden in Deutschland vom Zubehörhersteller Noch vertrieben (www.noch.de).



Foto: Albrecht

In limitierter Auflage fertigt Accucraft auf Bestellung die Allegheny 2-6-6-6 der Chesapeake & Ohio im Maßstab 1:32. Qualität und Fahreigenschaften orientieren sich an der bereits ausverkauften Cab Forward. Das Vorbild des 14,1 Kilogramm schweren Modells, das wahlweise als Live-Steam- oder elektrisch betriebene Version erhältlich ist, zählt neben dem berühmten Big Boy zu den größten, jemals gebauten Dampflokomotiven. Info: www.accucraft.de.



Foto: Accucraft

WAGGONFABRIK ▸ *Maxima von Voith in 1:87*

Die Sächsische Waggonfabrik Stollberg, Niederwürschnitz, produziert die Voith Maxima 40CC in der Baugröße H0 in mehreren Varianten, so auch als blau-grau lackierte Werkslok mit Voith-Logo (siehe Bild) und Schlingerdämpfern in den Drehgstellen sowie als Maschine der SGL Schienen Güter Logistik mit frontseitiger Kontrastfläche in Orange und ohne Schlingerdämpfer. Modelle in TT und N sollen folgen. Es entstehen H0-Versionen für den analogen und digitalen Zweileiterbetrieb (DCC/Motorola) sowie den digitalen Dreileiterbetrieb. Letztere sollen auch als Sound-Modelle erscheinen, ausgerüstet mit entsprechenden Modulen und Lautsprechern für eine authentische Geräuschkulisse. Ein ausführlicher Test der Voith-Werkslok erscheint im nächsten Heft. Info: www.waggonfabrik.eu.



Foto: Albrecht (2)

PREISER ▸ *Männer im Maßstab 1:22,5*

Nicht nur LGB-Bahner werden sich über die neuen Figuren-Packungen „Wanderer stehend" und „Ernste Lage" freuen, mit denen sich lebensnahe Szenen als Männerrunde oder Bergausflug gestalten lassen. Info: www.figuren.de.


Foto: Eckert

WIKING ▸ *Hanomag in H0*

Als Neuheit 2011 liefert Wiking den Kleintransport-LKW Hanomag Diesel L28 aus, dessen Vorbild mit der markanten Motorhaube 1950 auf dem Brüsseler Autosalon vorgestellt und bis 1958 in verschiedenen Versionen gefertigt wurde. Info: www.wiking.de.



MODELLBAHN AKTUELL

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 50 JAHREN: *Petershofer Messerundgang*

☐ Auf fünf Seiten berichtete Helmut Kohlberger in der MODELLEISENBAHNER-Aprilausgabe 1961 von der Leipziger Frühjahrsmesse. Im Messehaus Petershof an der Petersstraße wurden damals traditionell die Neuheiten der Modellbahn-Hersteller präsentiert. Mit einer ganzen Reihe von bemerkenswerten Produkten, insbesondere aus dem Zubehörbereich, punkteten nicht zuletzt die seinerzeit noch nicht verstaatlichten DDR-Firmen. Hans Auhagen aus Marienberg im Erzgebirge stellte beispielsweise seine Bausätze zum Selbstbau von modellgemäßen Gebäuden aus Pappe vor. Besondere Aufmerksamkeit wurde dabei einem Gebäude zuteil, das, so Helmut Kohlberger, den „H0-Modellmenschen" seinerzeit immer noch fehlte, nämlich ein typisches Postamt. Weiterhin zeigte Auhagen fertigmontierte Kartongebäude wie etwa auch das dem lobenden Bericht zufolge authentisch beschriftete Landwarenhaus und den ländlichen Bahnhof „Hagenau".



MESSE-VORSCHAU I

Faszination in der Fächerstadt

☐ Unter dem Motto „Modellbau aktiv" verstärkt die Faszination Modellbau Karlsruhe weiter ihr Angebot an Familien. Der Projekttag für Schulen am Donnerstag, 24. März, lockt gleich zum Messeauftakt mit 28 Workshops und Mitmachaktionen für Schülerinnen und Schüler. Rund 600 Erst- bis Zehntklässler und -klässlerinnen mit ihren Lehrern und Lehrerinnen werden erwartet, die anhand des Modellbaus spielerisch technische und physikalische Zusammenhänge begreifen lernen. Unter Anleitung von Vereinen und gewerblichen Ausstellern bietet sich den Kids und Jugendlichen unter anderen Gelegenheit, selbst Kartonmodelle zu bauen, kleine Modellbahndioramen zu verwirklichen und Modelllandschaften zu gestalten. Also vormerken: 24. bis 27. März 2011, www.faszination-modellbau-messe.de.

MESSE-VORSCHAU II

Treffpunkt Westfalenhallen

☐ In acht Hallen präsentiert die Intermodellbau Dortmund über fünf Tage von Mittwoch, 13., bis Sonntag, 17. April 2011, weit mehr als 20000 Einzelmodelle und nebst anderen Attraktionen etwa 40 Modellbahnanlagen. Insgesamt rund 550 in- und ausländische Aussteller aus allen Bereichen des Modellbaus und Modellsports sind auf der europaweit größten Messe dieser Art vertreten. Aufgrund des günstigen Standorts dieser traditionsreichen Publikumsmesse reisen selbst viele Modellbahnfans vor allem aus dem Benelux-Raum an, was sich auch bei den ausgestellten Anlagen bemerkbar macht.



Rivarossis 61 002 ist selbstverständlich das H0-Modell der 1939 von Henschel gebauten Einheitslok.

SPIELWARENMESSE NÜRNBERG

Schwarzer Schwan und Co.

☐ Der Erfolg hat bekanntlich viele Väter, im gegenteiligen Fall ist das entschieden anders. Zwei überaus peinliche Fehler enthält der ansonsten solide 24-seitige Messebericht in unserer März-Ausgabe. Als letztlich Verantwortlicher kann ich mich nur in aller Form bei Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, entschuldigen und streue Asche auf mein Haupt mit dem Versprechen, künftig nun wirklich jede Seite noch bis zum letzten Punkt zu lektorieren. Sicher, wir haben nächtelang durchgearbeitet, um Ihnen brandaktuell das Wichtigste von der Nürnberger Spielwarenmesse in Wort und Bild vorstellen zu können. Trotzdem hätte es bei allem Zeitdruck nicht passieren dürfen, dass gleich zwei unkontrollierte und unkorrigierte Seiten den Weg in die Druckerei fanden. Das tut uns nicht nur leid, sondern ärgert uns in der Redaktion mehr, als Sie vermuten werden. Aber auch wir sind nur Menschen und keine Maschinen. Und Menschen sind eben nicht unfehlbar. Aber wir verschweigen solche wie immer vermeidbaren Fehler nicht schamhaft nach dem Motto, „es wird schon Gras darüber wachsen", sondern korrigieren sie. Schließlich wollen wir nicht, dass sich bei weniger Fach- und Sachkundigen irgendwelcher von uns zu verantwortender Bockmist zu geglaubten Wahrheiten verdichtet. Also: Natürlich ist Rocos Schwarzer Schwan keine 01.10, sondern das Modell der Bundesbahn-10 001, und das Vorbild der Rivarossi-61 002 hat mit der Lübeck-Büchener Eisenbahn nun rein gar nichts zu tun, wenn man mal vom Prinzip stromlinienverkleideter Tenderloks absieht. Planmäßige Einsätze vor dem Henschel-Wegmann-Zug erlebte die 2′C3′-Lok übrigens nicht mehr. Henschel lieferte die Maschine im Juni 1939 aus, der diesbezügliche Schnellverkehr zwischen Berlin und Dresden endete bereits im August desselben Jahres, kurz vor dem Beginn des Zweiten Weltkrieges. Unter der Regie von Max Baumberg wurde übrigens aus dieser Tender- eine Schlepptenderlok und zwar die inzwischen legendäre und 2011 50 Jahre alte 18 201, schnellste betriebsfähige Dampflok weltweit.

Karlheinz Haucke



Rocos Schwarzer Schwan hat natürlich die 10 001 der Deutschen Bundesbahn zum Vorbild.

GEBR. MÄRKLIN & CIE. GMBH

Insolvenzverfahren auch juristisch beendet

☐ Das Amtsgericht Göppingen hat mit Beschluss vom 17. Februar 2011 das Insolvenzverfahren über das Vermögen der Göppinger Gebr. Märklin & Cie. GmbH aufgehoben und den am 6. Dezember 2010 von der Gläubigerversammlung beschlossenen Insolvenzplan für rechtskräftig erklärt. „Das Ende der Insolvenz ist ein weiterer Meilenstein und die Basis für eine erfolgreiche Zukunft unseres Unternehmens", kommentierte Märklin-Geschäftsführer Stefan Löbich die Gerichtsentscheidung.

Mit dem neuen Märklin-Chef, seit 1. Januar 2011 als Nachfolger Dr. Kurt Seitzingers im Amt, sowie Lars Schilling, Leiter Marketing und Vertrieb bei Märklin, sprach MEB-Chefredakteur Dr. Karlheinz Haucke bereits im Vorfeld über die Perspektiven des restrukturierten Unternehmens und über das persönliche Verhältnis des neuen Märklin-Chefs zur Modelleisenbahn.

MEB: Herr Löbich, Insolvenzverwalter Michael Pluta sprach gelegentlich von „New Märklin". Hat das Traditionsunternehmen Märklin nach der Restrukturierung jetzt eine andere Rechtsform als vor der Insolvenz?

Stefan Löbich: Wir firmieren ganz offiziell wieder als Märklin & Cie. Gmbh.

MEB: Sie sind ja in der Branche ein Neuling. Was verbindet Sie persönlich denn mit der Modelleisenbahn allgemein und mit Märklin im Speziellen?

Stefan Löbich: Das ist natürlich die Traditionsfrage. Bereits als junger Sprössling hatte ich, wie sich das gehört, eine Modelleisenbahn, die zwar offiziell mir gehörte, aber ich war zunächst nur das Alibi für meinen Vater, durfte dann aber unter Aufsicht auch mal ran.

MEB: Haben Sie mit Märklin angefangen, in H0?

Stefan Löbich: Ja klar und ich bin auch heute noch ganz stolz darauf, dass ich so um die 15 schöne Loks habe, die ich hier in unseren Vitrinen, wenn auch in modernerer Ausführung, wiedererkenne. Da erinnert man sich gern an seine Kindheitsträume.

MEB: Ein gutes Stichwort: Können Kinder heute noch von und mit Märklin träumen?

Stefan Löbich: Sicher, aber es kommt entscheidend darauf an, wie man die Kinder heute mit Märklin in Kontakt bringt.

MEB: Zum Beispiel mit der neuen My-World-Produktlinie?

Stefan Löbich: Nun, My World zielt sehr stark auf das Thema Kinderzimmer und auf einen erhöhten Spielwert. Da sprechen wir natürlich nicht die Zehnjährigen an, sondern eine sehr viel jüngere Klientel. Aber auch da hat man schon jetzt gesehen, wie begeisterungsfähig doch Kinder sind und was sie aus einem einfachen Oval machen können.

MEB: Eine zweifellos gute Idee, aber warum ist nur der My-World-ICE wirklich preisgünstig?

Stefan Löbich: Günstig oder nicht günstig, das ist relativ , denn My World ist auch als Paket für Wiedereinsteiger geschnürt. Ich denke, es kommt darauf an, wie wir das Sortiment zusammengestellt haben. Und unsere Produkte, auch die Startersets, haben eine sehr, sehr hohe Qualität. Das My-World-Konzept ist nicht preisgetrieben, sondern einfach zielgruppenorientiert, was sich der Verbraucher auch mal nebenher leisten kann. Und mit dem batteriebetriebenen ICE wollen wir schon in die Fläche und sind dafür gut aufgestellt.

MEB: Gut aufgestellt war Märklin offensichtlich auch 2010. Wie zufrieden sind Sie denn, Herr Schilling, mit dem letzten Jahr?

Lars Schilling: Wir sind durchaus zufrieden. Es hätte natürlich noch das eine oder andere besser laufen können, aber das war eine Folge der durchgeführten Restrukturierungen. Alles in allem hatten wir ein erfolgreiches Geschäftsjahr.

MEB: Trotz der China-Probleme?

Lars Schilling: Die China-Problematik bezieht sich lediglich auf etwa sieben Prozent unseres Umsatzes. Wir sind aber sehr schnell zu Problemlösungen gekommen und haben den überwiegenden Teil dessen, was ausgelagert war, in die eigenen Werke in Györ und Göppingen zurückgeholt.

MEB: Was erwarten Sie, Herr Löbich, als neuer starker Mann bei Märklin vom Jahr 2011?

Stefan Löbich: Starker Mann? Ich würde mal sagen, wir sind ein starkes Team. Ich allein könnte natürlich relativ wenig bewerkstelligen. Das erste Jahr ist natürlich auch das erste Jahr aus der Insolvenz. Dr. Seitzinger und ich haben sehr viele deckungsgleiche Ansichten, wo man Schwerpunkte setzen muss. Insofern wird für 2011 der Fokus so zu definieren sein, dass wir an den Optimierungsschrauben weiter schrauben. Wir wollen schnell verlorengegangenes Terrain wiedergewinnen und so das Unternehmen weiter stabilisieren.



MESSE-KALENDER

24. BIS 27. MÄRZ 2011: Faszination Modellbau, Karlsruhe, Messe.	**13. BIS 17. APRIL 2011:** Intermodellbau, Dortmund, Westfalenhallen.	**15. BIS 17. APRIL 2011:** Model Expo, Helsinki, Messe.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Dr. Karlheinz Haucke (verantwortlich)

REDAKTION
Stefan Alkofer, Klaus Eckert, Olaf Haensch, Korbinian Fleischer, Michael Robert Gauß, Michael Siemens
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic,
Kaj Ritter, Klaus Eckert

ANZEIGEN
Elke Albrecht, Telefon (08141) 53481-151,
Fax (08141) 53481-200, e.albrecht@vgbahn.de
Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de
Bettina Rust, Telefon (08141) 53481-153,
Fax (08141) 53481-160, rust@vgbahn.de
E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 22, ab 1.1.2010,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Falk Helfinger, Marcus Henschel, David Hruza, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Christoph Romann, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny, Christian Zellweger

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 3,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 45,40 €
Großes Abonnement 62,- €
Schweiz: Kleines Abonnement 93,20 sFr
Großes Abonnement 127,10 sFr
EU-Länder: 56,60 €
Andere europäische Länder: 63,60 €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Dierichs Druck+Media GmbH & Co. KG,
Frankfurter Straße 168, 34121 Kassel

VERTRIEB
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Bankverbindung:
Deutschland: Deutsche Bank Essen,
Konto 286 011 200, BLZ 360 700 50,
IBAN DE 89360700500286011200,
Swift-Code DEUTDEDEXXX
Schweiz: PTT Zürich , Konto 807 656 60
Österreich: PSK Wien, Konto 920 171 28 , BLZ 60000

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200
Geschäftsführung
Werner Reinert, Horst Wehner
ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]


Foto: Keller

MAXIMALE WIRKUNG

Die Maxima-Familie von Voith zeigt, was heute mit dieselhydraulischem Antrieb möglich ist. Nicht weniger interessant: Die neue Maxima in Nenngröße H0 von der Sächsischen Waggonfabrik Stollberg.

Außerdem

Mit zwei grünen Daumen

Kompetent und anschaulich vermittelt Michael Butkay, wie man mit Gespür für die Natur Anlagen perfekt begrünt.

Sachsen an der Ostsee

Reiner Scheffler entdeckte 1965 die ehemalige Franzburger Kreisbahn für sich. Doch bereits 1968 endete der Betrieb.

Formneuheit für die Spur der Mitte

Als komplette Neukonstruktion präsentiert sich Tilligs V 36 in DR-Epoche-III-Ausführung. Wir schicken die Lok auf Testfahrt.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.


Foto: Kirsch

DR-KLEINBAHNFLAIR DER SECHZIGER

Getreu dem Motto „Bauen und Fahren" entstand Michael Kirschs platzsparende H0-Betriebsanlage.


Foto: Slg. Markus Hehl

VON ALLGÄU BIS NÖRDLINGER RIES

Ein Über- und Rückblick über die Dampflokeinsätze der RBD und BD Augsburg in Bayrisch-Schwaben.

Das Mai-Heft erscheint am **13. April** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – immer an einem Mittwoch


Foto: Anna van Kooij

ONTRAXS: KLEIN TRIFFT GROSS

Gute Mischung: Tolle Modellbahnen, präsentiert im Utrechter Eisenbahnmuseum.



Foto: Gauß

UNTERPREUSCHWITZ LEBT

Teil 3: Die Gestaltung der innovativen H0-Segmentanlage macht Fortschritte.

Weit mehr als 10 000 Zuschauer:

Modell Bahn TV



- Profi-Tipps
- Tolle Anlagen
- Neuheiten
- Blicke hinter die Kulissen
- Technik
- Digital
- Modellbahn-Werkstatt u.v.m.

Laufzeit je ca. 50 Minuten

NEU! Soeben erschienen:

Ausgabe 15 – die Themen:



Mymocom: Das große Internetportal

Neuheitenschau: Märklin (ET 91), Roco (ICN, TRAXX), Tillig (TT), Wiking

Super-Messe Köln: Faszinierende Anlagen, tolle Fahrzeuge

- Hinter den Kulissen: Lasercut von Joswood
- Werkstatt: Feuerwehr für Carsystem
- Anlagenporträt: US-Schauanlage

Best.-Nr. 7515 nur 14,80 €

Mehr MobaTV (inkl. Infos zu allen lieferbaren Ausgaben) unter ***www.modellbahn-tv.de***

Bestellen Sie noch heute bei:
RioGrande-Bestellservice • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/53481-0 • Fax 08141/53481-100 • E-Mail bestellung@vgbahn.de
www.modellbahn-tv.de • www.riogrande.de • www.vgbahn.de

Im Detail:

Ausgabe 12 – die Themen:
Traumanlagen: Rhein und Mosel in H0 • Bahnparadies Schweiz: Gotthard-Loks, Modell und Vorbild • Neuheitenschau: Roco, Fleischmann, Busch, Noch, Bemo • Werkstatt: Tuning und Alterung, Taurus 1216 • Das Goldene Gleis: Preisverleihung im Harz

Best.-Nr. 7512 nur 14,80 €

Ausgabe 13 – die Themen:
Traumanlagen: Seiffen im Erzgebirge • Bahnparadies Schweiz: 100 Jahre Bernina-Bahn • Neuheitenschau: Märklin, Auhagen, Tillig, Hobbytrain • Aktuell: Inside Märklin • Werkstatt: E-Lok-Alterung • Reisetipp: Modellbahnwelten im Elbtal

Best.-Nr. 7513 nur 14,80 €

Ausgabe 14 – die Themen:
Super-Modellbahnen: NHAB-Nasen und Schwedenhappen, Chemiewerk in H0, Bergbahn in N • Reportage: Zu Gast bei Vollmer • Messe Leipzig: Die schönsten Dioramen • Geburtstag: 125 Jahre Auhagen • Neuheitenschau: Märklin, Roco, Trix, Preiser, Vollmer, Noch

Best.-Nr. 7514 nur 14,80 €

Weitere Filme von Modellbahn TV



Modellbahn TV Spezial 1
Anlagenträume

55 Minuten
Best.-Nr. 7700
14,80 €



Modellbahn TV 12

53 Minuten
Best.-Nr. 7512
14,80 €



Modellbahn TV 13

50 Minuten
Best.-Nr. 7513
14,80 €



Modellbahn TV 14

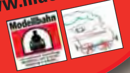
54 Minuten
Best.-Nr. 7514
14,80 €

- Versandkostenpauschale Inland € 3,-, EU-Ausland und Schweiz € 5,-, übriges Ausland € 9,-, versandkostenfreie Lieferung im Inland ab € 40,- Bestellwert.
- Umtausch von Videos, DVDs und CD-ROMs nur originalverschweißt.
- Bei Bankeinzug gibt's 3% Skonto.
- Es gelten unsere allgemeinen Geschäftsbedingungen.

märklin

Hochgeschwindigkeitszug „THALYS PBKA"

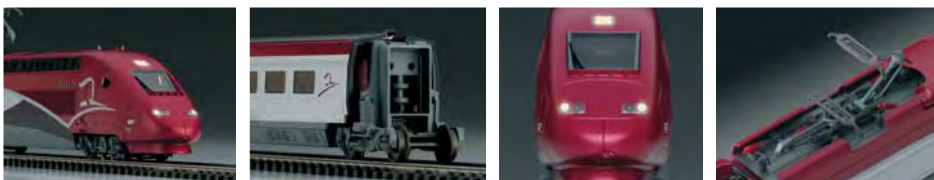
Jetzt vormerken: Int. Modellbahn-ausstellung (IMA) und Märklintage 2011. Das große Familienevent für alle Modellbahn-Freaks: 16. bis 18. September 2011 in Göppingen Infos: www.maerklin.de





Für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam (PBKA) einigten sich im Juni 1992 die beteiligten Bahngesellschaften SNCF, SNCB, DB und NS auf ein gemeinsames Fahrzeug. Diese Vierstrom-PBKA-Hochgeschwindigkeitszüge mit ihrem charakteristischen Outfit in Bordeauxrot und Graumetallic sind eine Weiterentwicklung des TGV und werden unter dem Produktnamen „THALYS" vermarktet. Diese fahren seit dem 14. Dezember 1997 von Paris nach Brüssel, anschließend weiter nach Amsterdam bzw. nach Köln.

Eine Zuggarnitur besteht aus zwei Triebköpfen und acht Mittelwagen. Die Mittelwagen sind über Jakobs-Drehgestelle miteinander verbunden und bilden somit eine betriebliche Einheit. Fünf Mittelwagen (einer mit Bar) sind für die Fahrgäste der 2. Klasse vorgesehen und drei Mittelwagen führen die 1. Klasse. Insgesamt finden in dem rund 200 m langen Thalys 377 Fahrgäste Platz. Inzwischen unterzog man die Fahrzeuge einer intensiven Frischzellenkur mit folgende Innovationen: eine neue Inneneinrichtung und ein neues Gesicht in flammend Rot und Silber – angelehnt an die bisherigen Thalys-Farben, aber mit neuen grafischen Elementen.



37791 H0-Hochgeschwindigkeitszug.

Vorbild: Hochgeschwindigkeitszug THALYS PBKA der Thalys International, Brüssel, in der mehrsystemfähigen Ausführung für den Verkehr zwischen Paris, Brüssel, Köln und Amsterdam. 2 Triebköpfe (TK1 und TK2), 1 Übergangswagen (R1) 1./2. Klasse, 1 Übergangswagen (R8) 2. Klasse. Neueste Farbgebung. Aktueller Betriebszustand 2010.
Modell: 4-teilige Grundgarnitur. Beide Triebköpfe (TK1 und TK2) motorisiert. Mit Digital-Decoder mfx und umfangreichen Geräuschfunktionen. Geregelter Hochleistungsantrieb in beiden Triebköpfen, zentral eingebaut. Jeweils 4 Achsen über Kardan angetrieben. Haftreifen. Serienmäßig eingebaute Innenbeleuchtung. Fahrtrichtungsabhängig wechselndes Dreilicht-Spitzensignal, 2 rote Schlusslichter und Innenbeleuchtung konventionell in Betrieb, digital schaltbar. Drittes Spitzenlicht für französischen Lichtwechsel digital separat abschaltbar. Beleuchtung mit wartungsfreien warmweißen Leuchtdioden (LED). Triebkopf und Übergangswagen sind paarweise fest miteinander gekuppelt, mit Spezial-Kurzkupplungen und Kulissenführung. Fahrtrichtungsabhängige Stromversorgung über den jeweils vorderen Triebkopf. Pantographen sind nur mechanisch, nicht elektrisch, funktionsfähig. Maßstäbliche Nachbildung, daher befahrbarer Gleisbogen ab Mindestradius 360 mm bei freiem Lichtraum.
Länge der 4-teiligen Grundgarnitur 101 cm.
Die Grundgarnitur 37791 ist mit den Ergänzungswagen-Sets 43421, 43431 und 43441 auf eine vorbildgerechte 10-teilige Einheit erweiterbar.

Dieses Modell finden Sie in Gleichstrom-Ausführung im Trix H0-Sortiment unter der Artikelnummer 22371.

[**Märklin 37791** **€ 469,95** *]



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.

www.marklin.de